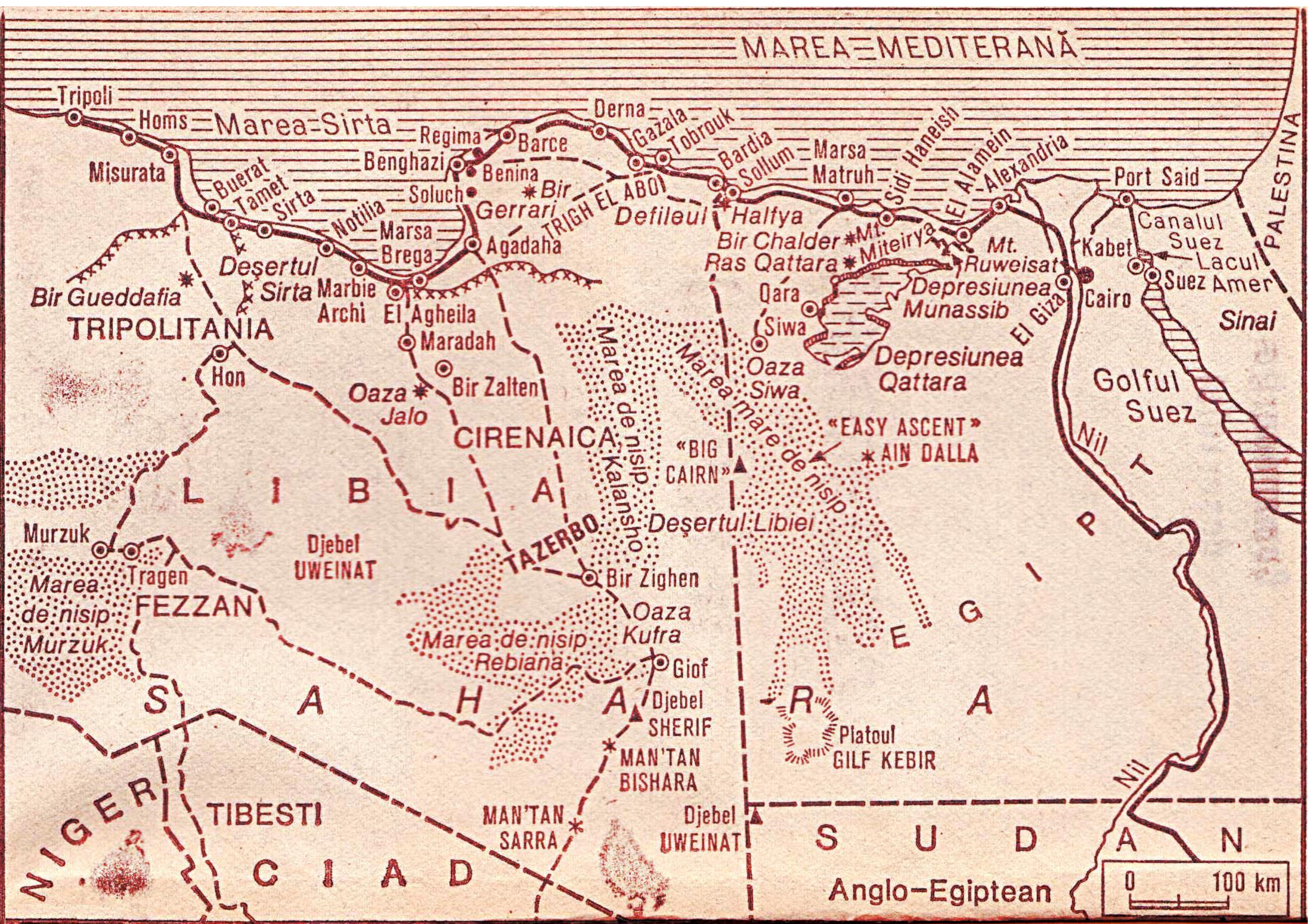
JEAN BOURDIER

Comandourile deșertului




MAREA MEDITERANĂ
Marea-Sirta
Tripoli
Homs
Misurata
Buerat
Tamet
Sirta
Notilia
Marsa Brega
Regima
Benghazi
Barce
Benina
Soluch
Bir Gerrari
Agadaha
Derna
Gazala
Tobrouk
Bardia
Sollum
Marsa Matruh
Sidi Haneish
El Alamein
Alexandria
Port Said
PALESTINA
Canalul Suez
Lacul Suez Amer
Kabet
Cairo
Sinai
Golful Suez
TRIGH EL ABD
Defileul
Halfya
Bir Chalder
Mt. Miteirya
Mt. Ruweisat
Ras Qattara
Depresiunea Munassib
Depresiunea Qattara
El Giza
Qara
Siwa
Oaza Siwa
Bir Gueddafia
Deşertul Sirta
TRIPOLITANIA
Marbie Archi
El Agheila
Maradah
Bir Zalten
Oaza Jalo
Hon
CIRENAICA
Marea de nisip Kalansho
Marea mare de nisip
«BIG CAIRN»
«EASY ASCENT»
AIN DALLA
Deşertul Libiei
L I B I A
E G I P T
Murzuk
Tragen
Marea de nisip Murzuk
FEZZAN
Djebel UWEINAT
TAZERBO
Bir Zighen
Oaza Kufra
Marea de nisip Rebiana
Giof
Djebel SHERIF
MAN'TAN BISHARA
MAN'TAN SARRA
Djebel UWEINAT
Platoul GILF KEBIR
S A H A R A
Nil
NIGER
TIBESTI
C I A D
S U D A N
Anglo-Egiptean
0 100 km

JEAN BOURDIER

COMANDOURILE DEŞERTULUI

EDITURA MILITARĂ 1991

Jean Bourdier
Les commandos du désert 1977

I

Înaintînd în şir indian în întuneric, cei şase bărbaţi străbătuseră deja aproape cinci kilometri. Aproape pe bîjbîite, căci noaptea aceasta de 23 spre 24 decembrie 1941 pare, pe măsură ce trece timpul, din ce în ce mai neagră: nici o lumină de Ajun de Crăciun pe coasta Tripolitană, aflată în plin război.

Deodată, colosul înfofolit care merge în frunte ridică o mînă şi opreşte micul grup. Drept în faţă, în noapte, se distinge, dacă deschizi ochii larg, o aliniere de forme mai întunecoase. Barăci. Cele care se ridică pe o latură a aerodromului germano-italian de la Tamit.

Cîteva şuşoteli, o scurtă punere de acord în noapte şi cei şase bărbaţi şi-au reluat înaintarea tăcută, în lungul clădirilor. O nouă oprire: pe sub uşa unei barăci se filtrează o rază de lumină. Zgomot de voci şi rîsete răzbat din interior. Nu pentru multă vreme.

Cu o lovitură de picior amintind meciurile de rugby, colosul din frunte a dărîmat uşa. Fără să piardă o secundă, cu mitraliera sa grea „Thompson” la coapsă, mătură interiorul barăcii, cu ultimele cartuşe ale încărcătorului făcînd ţăndări becurile electrice, înainte de a se retrage din două salturi.

În interiorul barăcii – popota ofiţerilor aerodromului, cum se va afla mai tîrziu – exclamaţiile de stupoare şi strigătele de durere au înlocuit conversaţiile plăcute. Reacţia urmează după primul moment de uluire: izbucnesc împuşcături izolate, urmate curînd de un adevărat tir de baraj.

Cu cîteva ordine scurte, atleticul şef al grupului asediator a desemnat patru din tovarăşii săi pentru a-i „fixa” pe ocupanţii barăcilor. Şi, în timp ce mitralierele „Thompson” încep să păcăne drept răspuns la tirul venit din interior, două siluete întunecate, îndoite sub greutatea unor tolbe, se precipită spre pista de zbor unde se disting vag contururile a vreo treizeci de avioane aliniate. Locotenentul „Paddy” (Irlandezul) Mayne şi caporalul Seekings, din „Detaşamentul

L” al Brigăzii 1 „Special Air Service” (SAS)*, se grăbesc să treacă la o treabă serioasă. Care constă pur şi simplu în a fixa pe fiecare avion cîte o bombă explozivă-incendiară „Lewes”, special concepută pentru acest gen de operaţiune.

„Paddy” Mayne, şeful uriaş al grupului, şi tovarăşul său nu pierd vremea. În timp ce, la oarecare distanţă, împuşcăturile se înteţesc, ei „încarcă” douăzeci şi trei de avioane în mai puţin de un sfert de oră – un sfert de oră care putea părea un sfert de secol. Odată parcursul încheiat, se opresc, perplecşi: mai există un al douăzeci şi patrulea avion, dar nici o bombă. Ezitarea lui Mayne durează doar o clipă. Cu un mormăit de mulţumire, sare în aparat şi se strecoară în cabină.

— Am crezut întîi că înnebunise, va povesti mai tîrziu Seekings. Apoi l-am văzut smulgînd cu mîinile goale tabloul de bord. Cum a reuşit, nimeni n-o să ştie niciodată.

În timpul acesta, situaţia pare să se deterioreze pentru grupul de acoperire. Tirul apărătorilor aerodromului se înteţeşte şi se distinge clar zgomotul caracteristic mitralierelor uşoare germane, arme cu care e bine să nu ai de-a face. Mayne lansează ordinul retragerii generale:

— *And now run* !**

Continuînd să tragă pentru a-şi acoperi retragerea, oamenii din comando aleargă de-a binelea, opriţi doar o clipă de un strigăt neliniştit:

— I-am pierdut pe McDonald şi White !

Sergentul McDonald, care conducea grupul de acoperire, şi soldatul White au rămas în urmă şi sînt departe de camarazii lor. Dar nu pentru mult timp: ceilalţi revin alergînd şi îi recuperează.

Apoi, în timp ce apărătorii aerodromului continuă să tragă sporadic asupra umbrelor, se desfăşoară retragerea în marş forţat spre punctul de întîlnire, la cîţiva kilometri, depărtare, unde aşteaptă cele trei camioane uşoare ale lui

---

* Special Air Service – Serviciul aerian special, creat în timpul războiului, desfiinţat la sfîrşitul acestuia şi reînfiinţat la scurt timp; în vigoare şi astăzi (Notele cu asterisc aparţin traducătorului).

** Acum fugiţi (engl.)

„Long Range Desert Group”*. Înainte ca oamenii să ajungă acolo, o mare lumină roşie aprinde orizontul în timp ce exploziile se succed, seci şi rapide: douăzeci şi trei, cîte una de avion.

Fără nici un ucis sau rănit, grupul SAS format cu cinci luni mai devreme de căpitanul David Stirling obținea primul mare succes pe cîmpul de luptă.

Mai rămîne acum să ajungă la celălalt detaşament SAS care acționează în această noapte, sub comanda lui Stirling însuşi, şi, împreună, să se întoarcă la baza de la Jalo, la 560 kilometri sud-est, în linie dreaptă. Locul de întîlnire cu grupul lui Stirling – transportat şi el de camionetele „Chevrolet” ale lui „Long Range Desert Group” – se află la vreo 130 kilometri de Tamit. La 24 decembrie, aproape de orele 11 dimineața, cele trei camioane ale comandoului lui Mayne ajung la locul de întîlnire. Soarele s-a ridicat demult şi temperatura s-a îmblînzit considerabil.

Oamenii lui Stirling, care aşteaptă de opt ore şi jumătate şi au aflat deja, auzind exploziile, de succesul lui Mayne, sînt primii care îşi reperează camarazii, salutîndu-i cu focuri de armă trase în aer. Din „Chevrolet”-ul său aflat în frunte, Mayne zăreşte curînd, sprijinită de unul din vehiculele care aşteaptă, o siluetă înaltă şi foarte distinctă: este David Stirling, în haina sa pe trei sferturi moltonată şi cu capişon, care contemplă totul de la înălțimea sa de 1,96 metri.

Stirling este cu atît mai fericit să-l vadă venind victorios pe Mayne cu cît el însuşi a avut mai puțin noroc în operațiunea sa. Plecat cu sergentul Brough, caporalul Cooper şi soldatul Cattoll pentru „a ocupa” aerodromul de la Sirta, aflat tot pe coastă, a fost blocat vreme de şapte-opt ore de trecerea permanentă a unor convoaie de blindate inamice pe drumul care îl separa de obiectiv. Iar cînd a putut ajunge la acesta, împreună cu Brough, a văzut decolîndu-i de sub nas cele treizeci de bombardiere „Caprioni” ce se găseau acolo. Nu rămăsese nici un avion de distrus. Stirling s-a consolat totuşi minînd drumul şi aruncînd în aer cîteva vehicule

* Grup cu rază mare de acțiune în deşert (engl.) (LRDG).

italiene. Or, era imperios pentru însuşi viitorul grupului SAS ca măcar una din cele două operaţiuni să reuşească pe deplin. Succesul lui Mayne, anunţat în plină noapte de zgomotul exploziilor, a fost o imensă uşurare pentru Stirling.

Chiar înainte de a porni spre Jalo, la bordul vehiculelor LRDG, oamenii din „Special Air Service” ştiu deja că vor avea un cuvînt în statul major şi că ideilor îndrăzneţe ale şefului lor nu li se mai poate contesta eficienţa.

II

Totul a început la Cairo, în luna iulie a aceluiaşi an, cînd un sublocotenent al Gărzii scoţiene, detaşat la grupul de comando al generalului Laycock*, a reuşit să forţeze uşa statului major. Sublocotenentul are un nume scoţian ilustru: îl cheamă David Stirling şi multă vreme îşi adusese la disperare vechea familie aristocrată**, înrudită direct cu acei Fraser of Lovat, primii care s-au alăturat prinţului Charles-Edward, în timpul revoltei jacobine din 1745. Cel mai vîrstnic dintre descendenţii lor, lord Lovat, general de comando, va considera şi el al doilea război mondial ca pe o afacere personală şi un sport individual, pînă într-atît încît va debarca în Normandia la 6 iunie 1944 într-un pulover alb cu guler pe gît, sub braţ cu o puşcă de vînătoare cu ţeava retezată, însoţit de cimpoierul personal tradiţional care se căznea să cînte *Cock of the North****** cu apa pînă la pîntece.

Această trăsătură de mare senior al vechii Scoţii există şi

---

* Robert E. Laycock, care va fi şef al operaţiilor combinate în timpul Zilei „*Z*” (debarcarea în Franţa, din iunie 1944), era specialist în grupurile de comando. Organizase primele unităţi de aces tip în iunie 1940, la solicitarea lui Churchill şi a amiralului Sir Geoffrey Keyes. În 1941 i s-a încredinţat comanda unei brigăzi speciale pe lîngă armata din Orientul Mijlociu a generalului Wavell. Forţele sale aveau misiunea să acţioneze în spatele liniilor inamice.

** Este vorba despre familia omului politic scoţian Lord Simon Fraser Lovat (cca. 1676 – 1747).

*** Imn tradiţional scoţian.

la David Stirling, dar în anii dinaintea războiului amenință să-l ducă pe drumuri ciudate. Ajuns la universitatea din Cambridge după serioase studii secundare la colegiul din Ampleforth, drăguțul băiat de bani gata arată o atracție de temut pentru traiul pe picior mare şi mai ales pentru jocurile de noroc. Părinții săi trebuie să intervină în mai multe rînduri pentru a-i limita cheltuielile şi a-l ruga să-şi aleagă o carieră. Hărțuit, el optează pentru… alpinism, pe care îl va practica aproape fără întrerupere vreme de peste doi ani, din Alpi pînă în munții Stîncoşi, aşteptînd să-şi realizeze visul, de a cuceri Everestul [1]. Este de asemenea un mare vînător şi un trăgător remarcabil.

La izbucnirea războiului, se alătură Gărzii scoțiene unde, în ciuda unei reputații serioase de „farsor" şi de chefliu, obține gradul de sublocotenent. Dar pe cînd somnolează între rutina instrucției şi cîteva ieşiri formidabile în localurile de noapte ale Londrei, îi parvine ştirea formării primelor unități de comando. Reuşeşte fără greutate să se alăture Comandoului nr. 8, pe care îl formează căpitanul de gărzi Robert Laycock, curînd colonel, apoi general.

„Layforce" (forța lui Lay), cum e numit comandoul, care număra curînd 2000 de oameni aleşi pe sprînceană, pare să aibă un frumos viitor în război. La începutul lui 1941, forța este trimisă în Egipt pentru promițătoare operațiuni în bazinul mediteranean. Dar, în afara cîtorva unități care intervin în Creta, în Siria şi la Tobruk, ea rămîne cea mai mare parte din vreme inactivă, iar impetuoşii tineri care i s-au alăturat încep să simtă că timpul trece încet. Prea încet.

Unul din cei mai nerăbdători este chiar sublocotenentul Stirling. Mai cu seamă că o idee din ce în ce mai precisă începe să-l preocupe: operațiunea aeropurtată. În Olanda şi în Creta, germanii arătaseră toate avantajele militare ce puteau fi obținute din intervențiile paraşutiştilor, dar nimeni

---

[1] Să semnalăm în trecere că David Stirling a servit de model compatriotului său scoțian Alistair McLean pentru personajul Mallory din *Tunurile din Navarone*. De asemenea, personajul caporalului artificier, interpretat în film de David Niven, a fost în mod evident inspirat de Bill Cumper, cu care vom face cunoştință ulterior.

nu părea să țină cont de ele în Marea Britanie. Un centru de antrenament fusese creat la Ringway, lîngă Manchester, dar nici o unitate operațională nu fusese încă formată.

Un alt ofițer din „Layforce” se interesează îndeaproape de ideea operațiunilor aeropurtate: Jock Lewes, care îl va urma curînd pe Stirling şi care, recurgînd la toate mijloacele, reuşeşte cu istețime să deturneze un lot de cincizeci de paraşute aparținînd lui Royal Air Force *. Cu ajutorul generalului Laycock, el reuşeşte să facă rost de un avion pentru a organiza un exercițiu de sărituri împreună cu Stirling şi alți şase membri ai comandourilor.

Avionul este un vechi aparat de transport „Valentia”, bineînțeles lipsit de cel mai neînsemnat echipament de lansare. Cablurile paraşutelor sînt pur şi simplu ataşate de spătarul scaunelor. Cu toate acestea, pentru şapte din cei opt paraşutişti amatori totul se desfăşoară cît se poate de bine. Cel de-al optulea, Stirling, oricum încurcat de înălțimea sa, are nenoroc. Paraşuta i se agață de coada aparatului, se sfîşie şi urmează o cădere accelerată şi un şoc groaznic la contactul cu pămîntul. Rămîne inert şi trebuie transportat la spital. Coloana vertebrală pare atinsă şi un moment există teama că membrele inferioare i-au fost paralizate. Din fericire nu e nimic grav şi, după cîteva zile, învinge robusta constituție scoțiană a sublocotenentului. El va rămîne totuşi imobilizat mai mult de două luni.

Lenea nefiind una din calitățile sale, el profită să-şi pună la punct teoriile şi să alcătuiască un adevărat plan pentru operațiile aeropurtate destinate să lovească inamicul în spate, acolo unde el se aşteaptă cel mai puțin. Curînd el redactează un memoriu în toată regula, al cărui rezumat oficial nu e inutil să-l reproducem:

„*a* – Inamicul se arată extrem de vulnerabil pe linia sa de comunicații de coastă şi în punctele sale diverse de transport, aerodromuri şi alte obiective repartizate de-a lungul coastei. Rolul comandoului nr. 8, care a încercat raiduri asupra acestor obiective, este deci de cel mai mare

* Forțele aeriene regale (engl.) – aviația militară britanică.

interes.

b – Scara la care aceste raiduri de comando au fost concepute pînă acum, atît în ce priveşte efectivele angajate, cît şi importanța materialului, exclude surpriza. În plus, colaborarea cu Marina care asigura transportul forței atacatoare, ajungea să pună în pericol unități navale de o valoare disproporționată în raport cu rezultatele scontate din operațiune.

c – Ar rezulta deci un avantaj considerabil din formarea unei unități combinînd minimum de efective şi maximum de potențial de surpriză. Astfel, cinci oameni [1], ar putea acoperi un obiectiv ce necesita mai înainte intervenția a patru grupuri de comando, adică aproape 200 de oameni. Dacă un aerodrom sau un parc de automobile se întîmplă să fie obiectivul unei operațiuni, distrugerea a 50 de avioane sau 50 de vehicule va fi mai uşor de efectuat de un grup de cinci oameni decît de o forță de 200 de oameni. 200 de oameni corect aleşi, antrenați şi echipați, organizați în subgrupe de cîte cinci membri, trebuie să fie în măsură să atace cel puțin 30 de obiective diferite în aceeaşi noapte, în loc de unul singur, dacă se ține cont de tehnica actuală a comandourilor. În plus, un succes de numai 25 la sută în noua formulă avută în vedere depăşeşte cu mult rezultatul optim ce poate fi aşteptat într-o operație clusică.

O unitate care acționează după aceste principii trebuie să fie antrenată în aşa fel încît să poată ajunge la locul operației pe orice cale posibilă, pe pămînt, pe mare sau prin aer. Dacă, pentru o operație dată, un subgrup trebuie lansat cu paraşuta, antrenamentul său trebuie să-i permită să sară din orice fel de model de avion imediat disponibil fără vreo modificare a aparatului. Dacă apropierea de obiectiv se face pe mare, subgrupul trebuie să poată fi transportat fie cu submarinul, fie cu caiacele şi trebuie să cunoască utilizarea bărcilor gonflabile. Dacă operația are loc pe cale terestră, unitatea trebuie să fie în măsură să se infiltreze pe jos sau să fie transportată de «Long Range Desert Group».

---

[1] După reflectări, Stirling va reduce numărul la patru.

d – Unitatea trebuie să fie răspunzătoare de antrenamentul şi planurile sale de operaţii şi, în consecinţă, şeful unităţii trebuie să fie direct legat de comandament”.

Acest memoriu are şi o ultimă parte cu o propoziţie foarte precisă:

„Prima operaţie ar consta în a lansa cu paraşuta cinci grupuri cu puţin înaintea ofensivei avute în vedere, cu scopul de a ataca cele cinci aerodromuri principale avansate de la Tmimi şi Gazala. Zonele de paraşutare ale acestor unităţi ar fi în deşert, la vreo douăzeci de kilometri sud de obiectivul lor. Fiecare grup ar transporta un total de 60 de bombe explozive-incendiare dotate cu detonatoare reglate să acţioneze în decurs de două ore, o jumătate de oră şi zece minute, cît şi detonatoare care să explodeze în douăsprezece secunde, în aşa fel încît să se poată combina exploziile simultane ale bombelor”.

Rămîne ca această notă să fie transmisă – dar în aşa fel încît să ajungă direct la noul comandant şef al teatrului de operaţii, generalul Auchinleck*, singurul care putea lua o decizie în legătură cu un proiect atît de revoluţionar. Stirling n-are nici o încredere în sacrosancta cale ierarhică şi metoda sa pentru a o evita va fi directă şi cît mai puţin dogmatică.

Abia ieşit din spital, într-o frumoasă zi de iulie 1941, el se prezintă la sediul statului major general din Cairo. În acea vreme arăta a fi un tînăr deşelat, foarte înalt, umblînd întotdeauna uşor aplecat – „ca şi cum s-ar scuza că este atît de înalt”, după expresia prietenilor săi. Are într-adevăr maniere alese care scot şi mai mult în evidenţă o voce foarte blîndă, cu accentul cultivat. Dar sub această aleasă bună educaţie se ascund o voinţă crîncenă, o tenacitate de nezdruncinat şi o îndrăzneală foarte greu de egalat.

Sprijinit în cîrje, pentru că încă mai merge cu greutate, încearcă să ignore santinela de la intrarea statului major.

---

* Comandant al forţelor britanice din Orientul Mijlociu (iulie 1941), Sir Claude Auchinleck a lansat în Cirenaica ofensiva din noiembrie-decembrie 1941, care a deblocat Tobrukul; în ianuarie următor se retrage în faţa atacului lui Rommel, iar în august va fi înlocuit cu generalul Alexander.

Aceasta îl repereazǎ şi îl opreşte. E constrîns, din lipsǎ de documente, sǎ se întoarcǎ, dar nu se descurajeazǎ doar pentru atîta lucru. Îndepǎrtîndu-se cîteva zeci de metri, descoperǎ o spǎrturǎ în gardul de sîrmǎ. Nu-i rǎmîne decît sǎ aştepte momentul potrivit. Care i se oferǎ odatǎ cu sosirea unei maşini a statului major, cînd santinelele sînt obligate sǎ controleze actele celor aflați în automobil. Lǎsîndu-şi cîrjele sprijinite de un copac, Stirling se strecoarǎ prin spǎrturǎ şi, deşi şchioapǎtǎ, se îndreaptǎ cît poate de repede spre clǎdirea care adǎposteşte birourile comandantului şef. Întorcînd privirea, o santinelǎ îl zǎreşte, încearcǎ sǎ-l cheme înapoi, dar e deja prea tîrziu: fostul şchiop a țîşnit înǎuntru, a pǎtruns într-un coridor şi a deschis prima uşǎ întîlnitǎ.

Nu putea sǎ nimereascǎ mai rǎu. Biroul în care intrǎ este ocupat de un maior cu minǎ irascibilǎ a cǎrui primǎ întrebare, în fapt legitimǎ, este:

— N-ați fost învǎțat niciodatǎ sǎ ciocǎniți la uşǎ?

Stirling se scuzǎ repede – mult prea repede dupǎ gustul maiorului – şi începe sǎ-i explice, fǎrǎ sǎ-şi risipeascǎ vorbele, scopul vizitei şi marile linii ale planului sǎu. Expozeul nu pare sǎ-l calmeze deloc pe ascultǎtorul sǎu care îl întrerupe brusc întrebîndu-l:

— Nu vǎ amintiți de mine, Stirling?

Stirling nu-şi aminteşte de maior, dar reciproca nu-i adevǎratǎ. În cîteva vorbe tǎioase, ofițerul superior îi reaminteşte sublocotenentului cǎ a avut ocazia sǎ-i predea lecții de tacticǎ la batalionul de instrucție al Gǎrzii scoțiene şi cǎ a fost deosebit de ofensat vǎzîndu-şi elevul adormind cu regularitate la mijlocul acelor cursuri. Stirling este prin urmare poftit afarǎ cu cîteva amenințǎri precise privind viitorul sǎu militar. Iese chiar în clipǎ în care, culmea ghinionului, postul de pazǎ telefoneazǎ semnalînd cǎ un sublocotenent foarte înalt a reuşit sǎ înşele vigilența santinelelor.

Dornic sǎ se punǎ cît mai repede la adǎpost, Stirling deschide altǎ uşǎ şi se aflǎ fațǎ în fațǎ cu… generalul

Ritchie*, adjunctul şefului de stat-major al forţelor britanice din Orientul Mijlociu. Ritchie este la fel de siderat ca maiorul, dar e mai binevoitor. Gîfîind, Stirling îşi expune din nou motivul demersului şi reuşeşte, de această dată, să scoată din buzunar memoriul redactat pe patul spitalului.

Ritchie parcurge textul, apoi, spre marea bucurie a sublocotenentului, declară:

— Interesant. Acest plan ne-ar putea conveni foarte mult. Am să-l discut cu comandantul şef şi vă vom face cunoscută hotărîrea noastră în patruzeci şi opt de ore.

Satisfacţia lui Stirling va atinge culmea cînd Ritchie îl va chema, pentru prezentările oficiale, pe maiorul irascibil, care înghite bobîrnacul fără nici o plăcere şi îl previne discret pe tînărul scoţian, la sfîrşitul întrevederii, că, oricît l-ar avea de partea sa pe general, să „nu se aştepte la cadouri" de la el. Dar Stirling nici nu se aştepta.

Două zile mai tîrziu, modestul sublocotenent din „Layforce" se va afla în faţa comandantului şef, generalul Auchinleck. Iar Auchinleck îi explică, una peste alta, că planul său este acceptat, că el este imediat avansat căpitan şi că e autorizat să-şi recruteze cum crede de cuviinţă şase ofiţeri şi şaizeci de subofiţeri şi soldaţi care vor forma o unitate specială al cărei şef – chiar el adică – va fi direct răspunzător în faţa comandantului şef.

Unitatea ia numele de „Detaşamentul L" din „Special Air Service". Pentru că Stirling nu ştie ce este „Special Air Service", Auchinleck începe să-i explice şi explicaţia este surprinzătoare chiar şi pentru un spirit atît de îndrăzneţ ca David Stirling. „Special Air Service" era pe atunci o unitate fantomă. Produsul pur al „încercărilor de intoxicare" la care britanicii, dotaţi întotdeauna în timp de război cu o imaginaţie fertilă şi dispreţuind stereotipia, vor recurge de

---

* Neil Methuen Ritchie l-a înlocuit, din 26 noiembrie 1941, pe generalul Cunningham la comanda Armatei 8 britanice care, începînd din ianuarie 1942, se va retrage în faţa ofensivei lui Rommel. La 5 iunie acel an, în zona Tobrukului, Armata 8 de sub comanda generalului Ritchie a pierdut brigăzile 32 tancuri şi 10 independentă. Peste 6.000 de militari britanici au murit, au fost răniţi sau daţi dispăruţi.

mai multe ori pe seama germanilor.

Operaţiunea imaginată de generalul Dudley Clarke, a avut drept scop pur şi simplu să-l convingă pe inamic că Marea Britanie poseda o brigadă de paraşutişti gata să intre în luptă cînd, de fapt, nu dispunea încă de nici o unitate operaţională de acest fel. Pentru a fi convingători, britanicii imprimaseră documente cu antetul „Brigada 1 Special Air Service”, confecţionaseră note de serviciu „confidenţiale” care au fost lăsate cu neglijenţă la îndemîna celor suspecţi. S-a mers pînă într-acolo încît au fost paraşutate manechine în apropierea lagărelor de prizonieri germani din Marea Britanie, în eventualitatea că unii captivi ar fi comunicat pe ascuns cu ţara lor.

Stirling punea deci pe tavă interlocutorilor săi posibilitatea de a da carne şi oase acestei brigăzi fantomă din Orientul Mijlociu.

III

Tabăra de antrenament a „Detaşamentului L” se instalează la Kebrit, lîngă Marele Lac Amer, la vreo 160 kilometri de Cairo. O tabără foarte modestă la început, căci maiorul irascibil răspunzător de intendenţă a făcut în aşa fel încît să-i furnizeze lui Stirling doar minimum de material. Oricum, proaspătul căpitan, care a căpătat peste noapte obiceiuri de şef de bandă, înţelege de minune să se descurce de unul singur.

La scurt timp de la sosirea la Kebrit, el îşi trimite cu calm oamenii să prade o tabără neo-zeelandeză, pe care o golesc aproape complet, ducînd cu ei pînă şi barul şi pianul, considerate de ei ca obiecte de primă necesitate.

Între timp, recrutarea merge bine. Primul ofiţer ales de Stirling a fost bineînţeles colegul său de sărituri cu paraşuta, Jock Lewes. Lewes este un australian care, înainte de a se angaja în Garda galeză, la începutul războiului, fusese vedetă la universitatea din Oxford. Mai întîi pentru că se numărase

printre studenții cei mai străluciți în filosofie, științe politice și științe economice, dar mai ales pentru că a contribuit la victoria împotriva echipei vecine din Cambridge.

Au urmat ca ofițeri scoțianul Bill Fraser, fiul unui sergent din Gordon Highlanders, irlandezul McGonigal, englezii Thomas și Bonnington și, în sfîrșit, un formidabil recrut pe care l-am văzut deja la lucru: R.B. Mayne, zis „Paddy”.

Irlandez originar din Nord, avocat, un fost strălucit internațional de rugby și boxeur amator foarte competent, „Paddy” Mayne este un colos cu înfățișare liniștită, dar ale cărui izbucniri se arată deosebit de redutabile. Astfel, el a avut cîteva necazuri în armata regulată pentru că își doborîse șeful.

De unde și acest avertisment prealabil al lui Stirling:

— Aici, nu ne vom bate decît cu dușmanul.

Judecător priceput, Mayne a surîs și, deși mai vîrstnic și, la origine, cu un grad mai mare decît viitorul său șef, a răspuns:

— Bine, sînt de acord.

Antrenamentul a început imediat, nemilos. Stirling solicită totul și la cote maxime: respectarea perfectă a regulilor simultan cu performanțe militare și fizice ieșite din comun. „În ce privește ținuta și prezentarea, a precizat el oamenilor săi, nivelul va fi cel din Brigada Gărzii”.

Cît despre rest, nu se mai văzuse încă așa ceva, nici în cele mai dure centre de instrucție pentru comandouri. Stirling, întotdeauna curtenitor dar formal și obstinat, vrea să-și constrîngă oamenii să se autodepășească în mod constant. Toți trebuie să se transforme în ființe imune la oboseală și la teamă, incapabile de o clipă de relaxare sau de neatenție, oameni pentru care exercițiile cele mai cumplite sau cele mai complexe au devenit rutină plăcută, ba chiar reflexe condiționate.

Oamenii „Detașamentului L” efectuează aproape zilnic marșuri în deșert cum n-a făcut pînă acum nici un alt soldat din lume – nici o fiară din lume, am fi aproape tentați să scriem.

Ziua și noaptea ei sînt în acțiune, mărșăluiesc, aleargă,

aprofundînd simultan tragerea instinctivă şi topografia, toate lucruri esenţiale pentru îndeplinirea viitoarelor lor misiuni. Studiază şi încearcă toate armele uşoare folosite pe frontul din Orientul Mijlociu, fie ele britanice, germane sau italiene. Trebuie să fie în măsură să folosească instantaneu o armă „MP 40” sau un pistol-mitralieră „Beretta” care le-ar cădea în mînă, cu aceeaşi uşurinţă cu care folosesc armele obişnuite ale ţării lor.

Apoi există antrenamentul prealabil săriturii cu paraşuta, artizanal, chiar rudimentar, dar atît de feroce încît devine destul de costisitor. Începe prin sărituri cu rostogolire înaintea, apoi înapoia unor camioane rulînd cu 50 km pe oră. Fracturile se succed entorselor, dar nu înfrîng ardoarea participanţilor, cărora Stirling reuşeşte de la început să le insufle un adevărat spirit de corp de elită.

După camioane, se trece la platforme de lemn, special construite, care sînt lansate pe tăvălugi în lungul unei pante şi reţinute de un cablu. Şi ele se arată doar cu puţin mai periculoase.

La capătul unor multiple demersuri – şi, mai ales, al unor apeluri de ajutorare, rămase fără urmări, lansate spre Ringway, singurul centru de instruire pentru paraşutism ce funcţiona pe atunci în Marea Britanie – Stirling şi Lewes, care a devenit principalul său adjunct pentru probleme de antrenament, reuşesc să obţină ca Royal Air Force să le împrumute cîteva ore pe zi un bimotor „Bristol – Bombay”.

Demodat deja la declararea războiului, acest bombardier a fost destinat în principal misiunilor de transport pe frontul din Orient. Nu depăşeşte 320 km pe oră şi poate fi echipat pentru lansarea paraşutiştilor cu deschidere automată. Cel obţinut de Stilling este de acest tip – sau cel puţin pare să fie.

În „sticks” (grupuri de paraşutişti lansaţi din acelaşi avion) de doisprezece oameni, soldaţii SAS încep să sară. Stirling însuşi însoţeşte primele două grupuri. Dar în cazul celui de-al treilea se produce drama. În timp ce primul soldat sare în spaţiu, inelul paraşutei sale se smulge brusc din

muscheton* şi nefericitul cade cu paraşuta închisă zdrobindu-se de sol sub privirile îngrozite ale lui Stirling, rămas pe pămînt să observe săriturile. Înainte ca sergentul însărcinat cu săriturile să poată interveni, un alt soldat s-a aruncat în gol – pentru a se zdrobi şi el de sol, în acelaşi fel. Abia au timp să-l rețină pe cel de-al treilea care ar fi avut aceeaşi soartă.

La aterizarea avionului, Stirling, cu chipul negru şi capul vîrît între umeri mai mult ca de obicei, înaintează şi anunță pe un ton neutru:

— Exercițiile sînt anulate pentru astăzi. Vom cerceta ce n-a mers şi va trebui să fim în măsură să ne reluăm săriturile mîine dimineață la orele cinci şi jumătate.

În orele ce urmează, mecanicii caută şi găsesc: de vină sînt muschetoanele, de un model inadecvat, care se îndoaie şi pînă la urmă cedează la tracțiune. Sînt schimbate şi, a doua zi dimineața, la orele cinci şi jumătate, întreg detaşamentul reîncepe săriturile, cu Stirling în frunte.

Brevetul de paraşutist nu există încă, dar s-a convenit ca fiecare din oamenii „Detaşamentului L” să realizeze cel puțin şase sărituri cu paraşuta pentru a fi considerat „operațional”. Această dispoziție va fi menținută chiar şi atunci cînd Stirling va fi renunțat la operațiunile aeropurtate pentru a se consacra raidurilor terestre. Pentru el, este o chestiune de principiu.

Rămîne de soluționat o problemă esențială: cea a explozibilelor care urmau să fie utilizate în raidurile pe aerodromuri. Timpul presează, deoarece planul lui Stirling cuprinde o trecere la acțiune în luna noiembrie a acestui an 1941 pe cinci terenuri de aviație inamică, iar acum ne găsim deja în septembrie.

În cele din urmă, Jock Lewes va lua problema în mînă – şi va găsi soluția.

Dar problema aceasta este, la plecare, tot atît de simplu de pus, pe cît de dificil de rezolvat: cum să obții o bombă

---

* Sistem de agățare rapidă, constituit dintr-o lamă metalică ce formează un inel cu arc; inelul paruşutei se prinde de acest cîrlig.

deopotrivă explozivă şi incendiară ? Stirling şi Lewes sînt de acord asupra faptului că dacă, în atacurile asupra aerodromurilor, vor fi utilizate doar explozibile care distrug, nu poţi fi sigur de distrugerea completă a avioanelor. Pentru a avea certitudinea că le-ai scos definitiv din luptă, trebuie să le şi incendiezi în acelaşi timp. Dar, dacă fiecare om trebuie să transporte atît bombe explozive cu gelinită*, cît şi bombe incendiare cu termit** va fi supraîncărcat şi posibilităţile sale de acţiune vor scădea pe măsură.

— E simplu, încheie imuabil Lewes, încruntat şi cu un aer obstinat, trebuie ca pirotehniştii să ne pregătească o bombă explozivă-incendiară. Trebuie. Şi, în plus, această bombă trebuie să fie cît mai uşoară cu putinţă.

Dar specialiştii în pirotehnie nu sînt de aceeaşi părere. Pentru ei, sau cel puţin pentru cei veniţi pentru consultări la Kebrit, combinaţia cerută este imposibilă.

— Am încercat cu toate produsele imaginabile, afirmă ei, dar n-a mers deloc. Ne cereţi luna de pe cer. Bomba pe care o vreţi va fi ori incendiară, ori explozivă, dar nu şi una şi alta.

— Trebuie să fie posibil, replică Lewes. Nu există vreun motiv ştiinţific să nu se poată. E destul să afli dozarea cea bună.

Dar afirmaţia îl face pe maiorul de la Geniu însărcinat cu soluţionarea acestei probleme să ridice din umeri cu un aer compătimitor.

— Poate că n-o fi vreun motiv ştiinţific, spune el cu un rînjet discret, dar există o raţiune practică. Ar trebui să meargă, cum spuneţi, dar fapt e că nu merge. O să fie posibil poate într-o zi, dar cu siguranţă nu acum.

Îndată ce demnul tehnician a întors spatele, Jock Lewes nu-şi mai reţine furia.

— Ce brută! îi zice el lui Stirling. Poate într-o zi ! De preferinţă cînd se va fi sfîrşit războiul…

— Pe mine, făcu Stirling placid, mă fac deosebit de

---

* Gelinită – varietate de dinamită gelatinată.

** Termit – amestec de oxizi metalici şi pulbere de aluminiu care degajă la aprindere o mare căldură.

alergic, de cîtva timp, toți maiorii de pe lume.

Dar Lewes nu-i omul să se lase descurajat, fie şi de ofițerii genişti cei mai distinşi.

— Cu plasticul pe care l-am primit şi care are avantajul de a fi stabil am putea face ceva. O să încerc. Singur şi fără maiori.

Încă de a doua zi, Jock Lewes s-a închis într-o maghernită din apropierea terenului de tir. Şi vreme de cincisprezece zile tovarăşii săi vor putea crede că a sosit sfîşitul lumii. Exploziile urmau detunăturilor şi, în mai multe rînduri, acoperişul colibei a sărit în aer, în timp ce afară țîşnea un Lewes înnegrit şi asurzit, dar imperturbabil.

După cincisprezece zile, a urmat drama. Lewes a făcut mult zgomot, şi-a riscat viața de mai multe ori pe zi, dar n-a găsit încă acea combinație adecvată de plastic şi termit capabilă să producă explozia şi, simultan, să incendieze. A ajuns la concluzia că îi lipseşte un element, dar care ?

După perioada sa de excitație explozivă, fosta vedetă a Oxfordului pare să fi intrat într-o fază de depresiune totală. Cufundat într-un fotoliu sub cortul său, rămîne inert şi tăcut. De fapt, continuă să reflecteze: lipseşte un element pentru a lega şi combina plasticul şi termitul. Legenda vrea ca în acel moment privirea să i se oprească pe o sticluță cu ulei pentru armă şi să se producă iluminarea.

Sigur este că s-a întors în grabă în atelierul său improvizat şi răvăşit încă de precedentele isprăvi, unde a început să frămînte, cum frămîntă un brutar pîinea, un bulgăre de plastic şi termit cu ulei, în care a vîrît un detonator şi experiența i-a reuşit din plin. Bomba uşoară explozivă-incendiară se născuse.

— O avem ! îi urlă Lewes lui Stirling sosit în fugă. Funcționează, cîntăreşte mai puțin de o livră* şi fiecare soldat poate lua cu el douăzeci sau treizeci.

Experiența este refăcută imediat şi se arată la fel de convingătoare ca şi prima oară.

Cu o satisfacție pe undeva sadică, Stirling şi Lewes îl

* O livră = 453 gr.

invită pe maiorul dispreţuitor de la Geniu să facă cunoştinţă cu noul produs. Dar maiorul are un spirit sportiv.

— Frumoasă maşinărie, spune el după demonstraţie. Foarte practică. N-aş fi crezut să fie posibil.

— Îi vom spune bomba „Lewes”, zice atunci Stirling. Vreo obiecţie ?

— Nici una, spune maiorul. La o adică avem mitraliera „Lewis”, nu văd de ce n-am avea şi o bombă „Lewes”.

— Hai să bem un pahar ca să sărbătorim succesul, încheie filosofic şeful „Departamentului L”.

Dar în prima „operaţiune” a grupului Stirling nu s-a recurs la bombele „Lewes”, pentru că intervenţia era demonstrativă şi rezulta dintr-un pariu pe care aproape toată lumea din afara detaşamentului îl considerase la început stupid.

În timpul lunilor august şi septembrie, pe o căldură toridă şi în mijlocul muştelor care abundă la Kabrit – aceste muşte încăpăţînate din Africa de Nord de care parcă-i imposibil să scapi – nemilosul antrenament al soldaţilor din SAS a continuat sub privirea aproape sarcastică a unităţilor staţionate în împrejurimi, situaţie ce avea darul să-l enerveze oarecum pe Stirling.

Enervarea aceasta a atins culmea odată cu vizita în tabără a unui group-captain* de la RAF, care şi-a făcut cunoscute, în particular, cele mai mari rezerve în legătură cu şansele „Detaşamentului L” de a-şi atinge scopurile pe aerodromurile inamice.

— Aerodromurile sînt întotdeauna prost păzite, a răspuns cu răceală Stirling.

Remarca l-a lovit puternic pe group-captain în orgoliul său că aparţine unei mari unităţi.

— Nu ştiu cum stă situaţia la duşman, a răspuns el. Dar în ce ne priveşte pe noi, nu văd vreun comando capabil să se strecoare fără să fie lovit.

David Stirling a dat din cap.

---

* Group-captain – colonel de aviaţie în Marea Britanie (în engl. în original).

— Ai noştri – sau mai degrabă ai dumneavoastră – sînt la fel. Uite, pariez pe zece lire că vom merge la Heliopolis în oricare noapte, fără să fim interceptați. Vă vom face demonstrația lăsînd etichete pe avioane, în loc de bombe.

Heliopolis era principalul aerodrom din Cairo şi în principiu cel mai bine păzit de britanici.

— Facem pariu, făcu aviatorul.

— La sfîrşitul lui octombrie, preciză Stirling. Şi nu vă jenați să-i preveniți: chestia asta nu ne va deranja cîtuşi de puțin. Dimpotrivă…

Afacerea e încheiată. „Repetiția generală” are loc la data prevăzută. Patruzeci de oameni repartizați în patru grupuri părăsesc Kabritul îndreptîndu-se spre Heliopolis, situat la vreo 15 kilometri în linie dreaptă. Mergînd noaptea şi dormind ziua, cînd căldura e înnebunitoare, cele patru comandouri scurtează drumul prin deşert. În trei zile, ei vor ajunge la aerodrom. Primul grup, cel condus de „Paddy” Mayne, soseşte în apropiere spre miezul nopții.

Tăind sîrma ghimpată, soldații pătrund în tăcere pe piste şi, fără să fie tulburați, lipesc o etichetă pe fiecare avion, pentru a-şi semnala trecerea. Putea la fel ce bine să fie şi o bombă. 45 de aparate vor avea etichete, înainte ca grupul să se retragă. Celelalte trei grupuri îi urmează tot fără dificultăți, în aşa fel încît, în zori, vor fi găsite pe unele avioane pînă la patru etichete.

Stirling este foarte mulțumit. RAF – mai puțin. Dar cele zece lire ale pariului sînt plătite cu punctualitate.

IV

Marea ofensivă hotărîtă de Auchinleck în direcția Tobruk trebuie să se declanşeze la 18 noiembrie 1941. Stirling doreşte să lovească în noaptea de 17 cele cinci aerodromuri ale inamicului din sectorul Tmimi – Gazala. Cu obiectivul ambițios şi mărturisit de „a curăța întreaga aviație de

vînătoare a lui Rommel"*.

Îmbarcarea trebuie să aibă loc pe 16, la începutul serii, la bordul a cinci avioane „Bristol – Bombay", pentru o paraşutare pe timp de noapte. Bombele, detonatoarele, armele şi proviziile sînt deja în containere care vor fi lansate din avioane în acelaşi timp cu oamenii.

Din nefericire, încă din dimineaţa lui 16 condiţiile meteorologice devin îngrozitoare şi toată ziua situaţia nu încetează să se înrăutăţească. După-amiaza, vîntul se transformă în furtună şi suflă cu peste 40 km pe oră.

Cu toate condiţiile proaste, Stirling n-a încetat să întreţină moralul oamenilor săi, toţi pe picior de război, afirmîndu-le mai ales că sînt „soldaţii cei mai norocoşi ai armatei britanice". Toată lumea pare, de altfel, de acord asupra acestui punct.

La sfîrşitul zilei, perspectivele par extrem de sumbre. Condiţiile meteorologice sînt din ce în ce mai proaste, aviatorii sînt pesimişti şi comandamentul sugerează de-a dreptul anularea operaţiei. O paraşutare în condiţiile prezente pare o nebunie pură. Dar statul major acceptă jocul: doar Stirling, numai el, va decide.

Către orele 18,30, în timp ce soldaţii cinează, el îi cheamă pe ofiţeri, şi mai ales pe Lewes şi Mayne, pentru a le expune fără menajamente situaţia. Îşi dă perfect seama de riscuri, dar crede că anularea operaţiei ar da o lovitură foarte dură moralului unităţii.

Lewes este de părerea sa:

— Dacă nu plecăm acum, nu vom pleca niciodată, spuse el.

Cît despre Mayne, e aproape superfluu să i se pună întrebarea.

— Dacă nu fac ceva exerciţii cu duşmanul, precizează el surîzînd, o să ajung să mă enervez şi să fac ţinte din cîţiva

---

* Erwin Rommel, feldmareşal german (1891–1944). Comandant al cartierului generat al lui Hitler în 1939, s-a distins în Libia şi în Egipt (1941–1943), în fruntea lui Afrika Korps, dupé care a comandat un timp frontul occidental. Simpatia arătată conjuraţilor împotriva lui Hitler, în 1944, a dus la arestarea sa şi la sinucidere, la ordinul Führerului.

tipi din statul major.

— Deci problema e hotărîtă, proclamă atunci Stirling. Operația continuă. Decolarea la 19,30, cum s-a prevăzut.

O oră mai tîrziu, avioanele încărcate cu oameni şi material părăsesc pista. Furtuna nu a încetat şi zborul se arată extrem de dificil. Revenite spre coastă după o buclă deasupra mării, avioanele par să se repereze din ce în mai greu. Deasupra deşertului s-a pornit vîntul de nisip. Piloții zboară foarte jos, cu toate tragerile rare ale artileriei antiaeriene, şi se învîrt în cerc vrînd să-şi localizeze obiectivul. În interiorul aparatelor, paraşutiştii încep să se plictisească.

În sfîrşit, sergentul însărcinat cu lansarea din avionul în care se află Stirling anunță că au ajuns deasupra obiectivului. Lumina roşie se aprinde, urmată, două minute mai tîrziu, de lumina verde. „Go !”*

Stirling sare primul. Paraşuta i se deschide fără probleme, dar, curios, coborîrea i se pare interminabilă. Obscuritatea e totală. Imposibil să distingi solul. După o clipă, atunci cînd ar fi trebuit în mod normal să atingă pămîntul, are impresia unei abateri de la direcție. Apoi, brusc, urmează un şoc groaznic, care îl face să-şi piardă cunoştința. Paraşuta îl tîrăşte pe nişte pietre ascuțite, pînă reuşeşte să se elibereze din legături. Vîntul continuă la fel de violent, învîrtejind în aer valuri de nisip care îl orbesc şi îl sufocă.

Nu reuşeşte decît o oră mai tîrziu să-şi recupereze cît de cît, oamenii, ale căror paraşute, ca şi a sa, au fost duse la voia întîmplării sub efectul furtunii. Mai mulți dintre ei s-au rănit destul de grav la aterizare şi unul lipseşte la apel.

Cît despre containere, e o catastrofă. S-au găsit doar două din zece, şi nici acestea cu arme. Există cîteva bombe „Lewes”, dar fără detonatoare care, în mod greşit, au fost împachetate separat

În lipsă de ceva mai bun, Stirling decide o misiune de recunoaştere spre coastă. Însoțit de un subofițer, se

---

* Începeți ! (engl.)

îndepărtează şi ajunge la cîțiva kilometri de mare. Epuizați, înfometați şi însetați, cei doi oameni se ascund între stînci, deasupra drumului de coastă străbătut de vehicule ale inamicului. Cu puțin înaintea zorilor, se dezlănțuie o ploaie torențială care îi udă pînă la oase şi transformă cu încetul ascunzătoarea lor dintre stînci într-o inconfortabilă piscină. Ploaia nu va înceta decît în cursul dimineții.

Nu le rămîne decît să ajungă cu mari eforturi la locul de întîlnire unde cele cinci comandouri urmează să fie culese de camioanele lui „Long Range Desert Group”, dar acesta se găseşte la aproape şaizeci şi cinci de kilometri spre interior, la marginea unei piste dezafectate.

Abia la orele două dimineața Stirling şi tovarăşul său reuşesc să ajungă la punctul de întîlnire. Camionetele „Chevrolet” ale lui „Long Range Desert Group” sînt acolo, la fel şi Lewes şi Fraser, cu opt din oamenii lor. După cîteva ore soseşte „Paddy” Mayne cu nouă dintre ai săi. Toate grupurile au avut aceeaşi soartă ca a lui Stirling şi nici unul n-a reuşit să intre în acțiune. Mai grav, paraşutiştii conduşi de Bonnington şi McGonigan au dispărut, ca şi restul comandoului lui Stirling, care nu se hotărăşte să ajungă la punctul de întîlnire. Scăzîndu-i pe cei ucişi şi pe prizonieri, nu rămîn la sfîrşit mai mult de douăzeci şi doi de oameni din şaizeci şi doi cîți au fost paraşutați. Prima operație a „Detaşamentului L” s-a transformat în catastrofă.

Putea fi sfîrşitul „Detaşamentului L”. Mulțumită şansei şi tenacității lui Stirling, episodul nu va reprezenta decît o cotitură în acțiunea şi metodele sale.

Şansa se datorează faptului că, atunci cînd cei rămaşi ajung la liniile lor, toată lumea este prea preocupată pentru a le mai cere dări de seamă precise asupra rezultatului primei lor operații de luptă.

Ofensiva în direcția Tobruk, după un început promițător, s-a oprit şi a intrat într-o fază proastă. Contraatacînd, Afrika Korps al lui Rommel a copleşit flancul Armatei 8 britanice,

comandată de generalul Cunningham*, şi a reuşit să pătrundă în Egipt. Cîteva zile mai apoi, Cunningham este înlocuit cu Ritchie, primul protector al lui Stirling, şi el prea absorbit de propriile sale îndatoriri pentru a întîrzia asupra eşecului „Detaşamentului L”.

Toate acestea îi lasă lui Stirling, grijuliu să nu se afle pentru moment prea aproape de cartierul general, posibilitatea de a-şi alege o bază convenabilă pentru reluarea antrenamentului şi pregătirea operațiilor viitoare. O găseşte la Jalo, biată oază situată la ceva mai mult de trei sute de kilometri sud-vest de Tobruk, în apropierea unui vast deşert de nisip şi unde se ridică un embrion de sat indigen. Jalo tocmai a fost capturat de o coloană britanică aflată sub ordinele generalului Reid şi adăposteşte un detaşament al lui „Long Range Desert Group”.

Or, exact pe această organizație îşi bazează Stirling cea mai mare parte din speranțele sale pentru continuarea acțiunii. După sîngerosul eşec din 16 şi 17 noiembrie, el şi-a dat seama că paraşutarea în deşert constituie un mijloc mult prea aleatoriu de a ajunge la obiectiv. În această operație, „Long Range Desert Group” avusese rolul de unitate de culegere, pe care îl îndeplinise cu foarte mare punctualitate. De ce nu ar transforma grupul şi în unitate de transport spre obiectiv ? Ideea comandourilor motorizate care să lovească inamicul prin surpriză în spate îşi făcuse deja un drum decisiv în capul scoțian al lui Stirling.

V

„Long Range Desert Group” exista pe atunci de aproape un an şi jumătate şi îşi dovedise din plin capacitățile de

---

* Generalul Sir Alan Gordon Cunningham, comandantul Armatei 8 britanice, a condus forțele britanice din Africa orientală care au cucerit Etiopia şi posesiunile italiene în 1940–1941. În 1945 este trimis la Ierusalim, ca ultim înalt comisar britanic în Palestina.

unitate de recunoaştere avansată, dar şi ca trupă aflată la antipozii conformismului.

Crearea lui s-a datorat inițiativei unui personaj excepțional, atît prin amploarea talentelor, cît şi prin cea a imaginației, maiorul Ralph Bagnold, ofițer de carieră, explorator şi geograf de mare valoare. Diplomat atît al academiei militare din Woolwich – care formează ofițeri de artilerie şi de geniu –, cît şi al universității din Cambridge, Bagnold a servit în Royal Engineers* în timpul primului război mondial, iar, în 1920, a fost transferat la corpul de transmisiuni şi mutat în Egipt. Acolo a descoperit deşertul de care s-a îndrăgostit.

Curînd, el şi-a consacrat toate permisiile explorării sistematice a deşertului şi a sfîrşit prin a reuni în jurul său un mic grup de fanatici cu care făcea călătorii din ce în ce mai ambițioase, din Sinai în Sudan. În anii treizeci, a străbătut aproape zece mii de kilometri cu automobilul prin nisipuri cu reputație de inaccesibile. În timpul acestor călătorii, pe care participanții şi le-au finanțat din propriul buzunar, Bagnold a perfecționat compasul solar şi a pus la punct mai multe metode inedite de scoatere a vehiculelor din nisip. Membru al Societății Regale de Geografie, el a mai scris şi un studiu asupra nisipului şi dunelor. Cînd izbucneşte războiul, în 1939, el este fără nici un dubiu unul din oamenii care cunosc cel mai bine deşertul.

Datorită acestei competențe, a hotărît să-şi prelungească serviciul militar propunînd, în timpul verii lui 1940, generalului Wavell**, formarea unei unități speciale de recunoaştere capabilă să parcurgă itinerarii reputate ca impracticabile şi să trăiască din surse proprii în timpul celor mai îndelungate parcursuri prin deşert.

Ideea a fost acceptată de Wavell şi încă la sfîrşitul lui iunie 1940 este format „Long Range Patrol” (Patrula cu rază

---

* Royal Engineers – trupele de geniu în Marea Britanie.

** Archibald Percival Wavell, primul conte de Cirenaica şi de Winchester, mareşal britanic (1883–1950). S-a distins în Libia şi în Egipt (1940–1941), apoi a comandat armata Indiilor, țară unde a fost vicerege între 1943–1947.

mare de acțiune), care va deveni foarte repede „Long Range Desert Group" (Grupul cu rază mare de acțiune în deşert). Se înțelege că la început grupul era alcătuit din vechii tovarăşi de explorări ai lui Bagnold. Pat Clayton, care se găsea în Tanganika, Guy Prendergast, care a fost chemat special din Anglia, William Kennedy Shaw, care soseşte din Palestina, ajung grabnic la Cairo să furnizeze primul nucleu al noii trupe – ce numără inițial doar treizeci de oameni.

Apoi se organizează o pitorească vînătoare de materiale. Intendența tresare în fața cîtorva cereri de-ale lui Bagnold. Alteori ea nu dispune de ce i se cere.

„Ceream – povesteşte Kennedy Shaw – sandale, în timp ce toată lumea purta bocanci, prădam întreg stocul de cleşti de prins manşetele pantalonilor al unui negustor egiptean, pentru că nu aveam nimic altceva cu care să ne fixăm hărțile pe tabloul de bord. Solicitam tratate nautice deşi nu aparțineam Marinei, camioane de zece tone deşi nu făceam parte din transporturi, un obuzier de 105 mm deşi nu aparțineam artileriei. Fără să mai vorbim de acoperămînturile arabe pentru cap, de o cantitate de pneuri în aparență scandaloasă – celorlalte vehicule ale armatei cerîndu-li-se în general, spre deosebire de ale noastre, să meargă pe drumuri acceptabile –, de două avioane şi de un refrigerator cu parafină pentru conservarea vaccinurilor în deşert".

Improvizația este stăpînă:

„Bagnold – scrie Arthur Swinson – a trebuit să-l convingă pe unul din prietenii săi să-i tipărească hărți, a împrumutat teodolite de la secția de fizică a guvernului din Cairo şi a smuls compasuri solare armatei egiptene. Binocluri şi mii de alte piese de echipament au fost strînse, fie de la populația britanică din Cairo, fie cumpărate de la negustorii de ocazie localnici".

Totuşi, mijloacele esențiale rămîn bineînțeles vehiculele. Înainte de război, Bagnold a folosit în periplurile sale mici camionete „Ford" de care fusese foarte mulțumit, dar ele vor fi prea strîmte pentru a duce extraordinarul echipament cerut de o misiune de recunoaştere militară la mare distanță

în deşert: arme, muniţii şi mine, pe lîngă provizii şi echipamentul clasic de supravieţuire. Bagnold optează deci pentru o camionetă „Chevrolet” cu capacitate mai mare, echipată cu pneuri speciale, pe care va trebui să o smulgă concesionarului firmei „Chevrolet” din Alexandria.

Pe vehicule se instalează un întreg arsenal de bord, de la mitraliera grea „Browning”, de 12,7 mm, la mitraliera uşoară „Lewis”, trecînd prin vechea „Vickers 303”.

Primul detaşament include astfel unsprezece camionete cu un total de unsprezece mitraliere, patru tunuri antitanc de 20 mm şi un tun „Bofors” de 37 mm. Puştile „303” şi revolverele „Webley-Scott” de 38 mm completează armamentul.

Camionetele, ale căror parbrizuri, portiere şi suporţi de prelată au fost scoase, transportă fiecare în plus raţii de apă şi hrană pentru trei săptămîni, material pentru dormit, un radio, scînduri pentru nisip, dispuse de o parte şi de alta a vehiculului, pentru cazurile de imobilizare în dune, carburant de rezervă stocat în bidoane aşezate pe fostele trepte, medicamente şi instrumente de navigaţie. Vehiculele sînt pictate într-o alternanţă de verde-olive şi rozbombon, bună să te îngreţoşeze, dar dovedindu-se un camuflaj foarte eficace în deşert.

Această unitate de bază numără oficial doi ofiţeri şi treizeci de soldaţi, dintre aceştia unii renunţînd la galoanele lor în armata regulată pentru a servi în „armata particulară” a lui Bagnold. Printre ei, zece neo-zeelandezi de viţă nobilă, puţin familiarizaţi cu deşertul, dar avizi să ducă un război diferit de al altora.

Dacă antrenamentul este scurt – cinci săptămîni – este pe cît de variat, pe atît de aprofundat: fiecare soldat trebuie să devină în acelaşi timp şofer, mecanic, navigator, mitralior, radiofonist şi chiar puţin topograf.

Ţinuţa oamenilor este marcată, încă de la începutul operaţiilor, de o plăcută fantezie pe care, ulterior, soldaţii SAS ai lui Stirling nu vor pierde prilejul să o imite mai ales în măsura în care această fantezie este comandată de necesităţile vieţii în deşert. Se trece de la blana de oaie şi

haina moltonată cu capişon în timpul nopţii, la cămaşa mai mult sau mai puţin reglementară din timpul zilei. Keffieh *-ul arab, foarte apreciat pentru răcoarea pe care o oferă în plin soare, alternează cu boneta de marinar din lînă, turbanul saharian se alătură puloverului întărit la coate cu piele, vestei de antilopă şi pantalonului de velur.

Royal Air Force, cunoscută pentru cultivarea intensă a ţinutei artistic neglijente, este bătută măr – dacă se poate folosi expresia în cazul unui asemenea subiect. Şi este, totuşi, perioada în care, la Cairo şi Alexandria, circula următoarea anecdotă despre care se jură că este autentică:

Un pilot aparţinînd lui RAF, în civilie mare vînător de vulpi, adoptase ca ţinută de relaxare costumaţia completă a vînătoarei cu gonaci: redingotă roşie, pantaloni albi, caschetă şi cizme de călărie.

Într-o zi, o alertă neaşteptată l-a obligat să urce în avion fără să se fi putut schimba şi hazardul a făcut să fie doborît în liniile germane. Întreg, dar prizonier, a fost dus în superba sa ţinută în faţa ofiţerului german, care i-a făcut o frumoasă demonstraţie de umor britanic: „Domnule, spuse el, permiteţi-mi să vă salut: este prima oară cînd văd un aviator englez în ţinută corectă”.

Dar, în cazul lui „Long Range Desert Group”, ţinuta neglijentă se justifică din plin prin necesitatea de a rezista permanent nisipului, arsurilor soarelui în timpul zilei şi frigului glacial în timpul nopţii.

— Viaţa noastră – povesteşte un fost membru al grupului – era un permanent stripe-tease. În zori scoteam blana de oaie şi îmbrăcam mantaua, apoi pe aceasta o înlocuiam cu o bluză sau un pulover, înainte de a începe să asudăm şi să suflăm din greu în bluză. La căderea nopţii trebuia să reîncepem operaţia în ordine inversă. Pas de mai poţi fi cochet cu toate astea.

Prima a intrat în acţiune o patrulă condusă de Pat Clayton, unul din vechii prieteni ai lui Bagnold, în timpul

* Un fel de pînză cu care arabii îşi acoperă capul şi care le asigură răcoarea.

verii lui 1940, iar la 5 septembrie unitatea în întregul ei a fost gata pentru operații. Italienii tocmai trecuseră la ofensivă şi lăsaseră în urmă frontiera Egiptului, înaintînd spre Sidi Barrani. La statul major britanic nu se ştie încă ce se poate petrece mai la sud, în deşert, şi Bagnold este însărcinat să afle.

Cele două puncte nevralgice, departe în sud, sînt Koufra şi Uweinat, baze care pot fi utilizate de italieni pentru operații riscînd să întrerupă comunicațiile britanice cu Africa orientală şi cu Ciadul, colonie franceză intrată în disidență şi raliată Franței libere.

Bagnold, însoțit de maiorul Mitford, se va duce întîi la Aïn-Dalla, pe Marea Mare de Nisip, apoi într-un loc supranumit „Big Cairn"*, la frontiera libiană, descoperit cu opt ani mai devreme de Clayton, în timpul uneia din explorările sale civile, şi transformat rapid de LRDG în depozit de benzină şi provizii.

Apoi grupul se risipeşte din nou. O patrulă condusă de maiorul Mitford pleacă în direcția Koufra, în timp ce o alta, condusă de Pat Clayton, se îndreaptă spre sud.

La 20 septembrie, pe drumul ducînd la Koufra, patrula Mitford se întîlneşte prima oară cu inamicul. Cu prețul cîtorva rafale de mitralieră, ia şapte militari prizonieri, capturează două camioane italiene, o importantă cantitate de butoaie de benzină şi un sac plin cu poşta statului major.

În acelaşi timp, Clayton seamănă panică în garnizoana italiană de la Aujila, deschizînd focul asupra ei cu tunul, iar o a treia patrulă comandată de maiorul Donald Steele atacă un aerodrom improvizat, distrugînd un bombardier aflat la sol şi aruncînd în aer un depozit de carburant. Toate aceste patrule au reuşit să străbată peste trei sute de kilometri de deşert în cincisprezece zile.

Rezultatele obținute sînt în orice caz suficiente pentru ca generalul Wavell să decidă să-l autorizeze pe Bagnold, căruia îi trimite o scrisoare oficială de felicitări, să-şi dubleze efectivele.

---

* Marele tumul, marea movilă (engl.)

Recrutînd o patrulă a Gărzii, cu oameni veniţi atît din Coldstream Guards, cît şi din Garda scoţiană, o patrulă provenind din cavalerie şi mai ales din Scot Greys şi din regimentele de yeomanry*, şi o patrulă rhodesiană aflată sub ordinele căpitanului Holliman de la Royal Tank Corps**, „Long Range Desert Group" va cuprinde de acum înainte şaptezeci şi şase de oameni şi douăzeci şi patru de vehicule.

Grupul va putea trece la operaţii încă şi mai importante, prima fiind executarea unui proiect elaborat de multă vreme de Bagnold: un raid la Mourzouk, capitala Fezzanului, în cooperare cu Forţele franceze libere din Ciad şi cu şeful lor, colonelul d'Ornano, pe care maiorul britanic se duce personal să-l întîlnească la Fort-Lemy.

VI

Printre oamenii coloanei – care au catadicsit, o dată, să îmbrace uniforme complete şi aproape reglementare – cuvîntul de ordine este următorul: „O să le oferim acelor *Eyeties* (italieni) un cadou de Anul Nou".

Într-adevăr, la 27 decembrie 1940, adică de *Boxing Day*, ziua consacrată în mod tradiţional în Marea Britanie pregătirii pachetelor pentru 1 ianuarie, cele douăzeci şi patru de vehicule ale lui „Long Range Desert Group", aflate la ordinele lui Pat Clayton, părăsesc citadela Cairo şi iau drumul deşertului, cu direcţia sud-vest. Drumul acesta îi va duce la Mourzouk.

Salutaţi de Bagnold căruia, spre marele său regret, i s-a interzis să conducă personal această operaţie pregătită cu atîta dragoste şi meticulozitate, camionetele înţesate de arme, cu grele încărcături de provizii şi muniţii, trec una cîte una printre cele două moschei ce se ridică lîngă vechea citadelă.

---

* Unităţile tipice scoţiene. Coldstream Guards, gărzile din Coldstream, o mică aşezare aflată la vreo 10 km de Edinburgh; yeomanry, unităţi teritoriale de voluntari, tot gărzi.

** Royal Tank Corps – trupele de tancuri în Marea Britanie.

Prin străduțele strîmte prin care de-abia reuşesc să treacă, ele ajung la podul Kasrel-Nil, traversează fluviul, trec de piramida din Gizeh şi se afundă în deşert.

Vor avea nevoie de două zile întregi pentru a ajunge la Aïn-Dalla şi la Marea Mare de Nisip. Adevăratul început al aventurii va urma abia după aceea.

La 29 decembrie, la căderea nopții, cele douăzeci şi patru de vehicule ghidate de Clayton, unul din puținii oameni care exploraseră regiunea înaintea războiului şi făcuseră cu automobilul acest imposibil itinerar prin nisipuri, pornesc traversarea.

Aceasta începe printr-o lungă pantă ascendentă pe un sol foarte sfărîmicios. Clayton, cu superba dezinvoltură a celor cu experiență îndelungată, a calificat-o de „uşoară” în timpul unui briefing* prealabil, dar, foarte curînd, această judecată este repusă în discuție cu înjurături de către toți tovarăşii săi. În fapt, dacă primele vehicule urcă fără prea multe dificultăți, vor lăsa urme în nisip, făcînd dificilă înaintarea următoarelor vehicule, iar derapările urmează înnisipărilor. Oamenii trebuie să sară din camionete şi să aşeze scîndurile pentru nisip, să împingă, să tragă, să pună în mişcare, în vîntul glacial care mătură întreg deşertul.

A doua zi, înaintarea devine încă şi mai dificilă. Coloana nu reuşeşte să parcurgă decît şaptezeci şi cinci de kilometri în timpul zilei, înaintînd printre dune cu forme şi structuri întotdeauna imprevizibile. Dar trebuie să continue. Spre vest, mereu spre vest.

Seara, aşezați lîngă camionete, cu toții înfofoliți în blănile de oaie, bărbații se adună în jurul focurilor improvizate să înghită cu mari sorbituri ceaiul fierbinte care însoțeşte conservele de carne şi cîrnați. Apoi, timp de cîteva ore, cad într-un somn animalic – un somn de animal sau de om epuizat.

La 4 ianuarie 1941 e marea haltă. Prima parte a

---

* Termen juridic, intrat ulterior în limbajul jurnalistic şi diplomatic, desemnînd o întrunire de informare, în care se oferă detalii asupra unei operații, întrevederi ş.a. sau alte informații importante.

istovitoarei călătorii s-a încheiat. Au ajuns la o sută şaizeci de kilometri sud-vest de baza italiană de la Wau el-Kebir şi la mai puțin de patru sute de kilometri de Mourzouk.

În timp ce Pat Clayton pleacă să-i întîlnească pe francezii sosiți cu cămilele din Tibesti, care trebuie să participe la acțiune, se organizează o tabără şi oamenii se străduie să-şi ocupe timpul liber, fiecare în felul său. Acum apar cu claritate două şcoli: a celor aparținînd gărzilor, care au trecut la un antrenament în toată regula, şi a „civililor", mai ales neozeelandezi şi rhodesieni, care, întinşi confortabil în păturile lor, îşi privesc nefericiții camarazi epuizîndu-se în exerciții felurite.

La 7 ianuarie, Clayton se întoarce. Îi găsise pe francezi şi îi aducea cu el pe colonelul d'Ornano, care, în plin deşert, continuă să-şi arboreze ostentativ monoclul şi turbanul alb impecabil, pe căpitanul Massu, un sublocotenent, doi subofițeri şi cinci trăgători. E ultimul consiliu de război, iar a doua zi, în zori, coloana porneşte în etapa decisivă ce trebuie să o ducă la Mourzouk.

Terenul s-a modificat, dar n-a devenit deloc mai plăcut, nisipul a lăsat locul unui fel de pietriş negricios. La 10 ianuarie, tabăra se aşază la mai puțin de cincizeci de kilometri de Mourzouk, iar în dimineața de 11, Clayton, d'Ornano, Kennedy Shaw, care este ofițerul de informații al LRDG, şi Crichton-Stuart, care comandă a doua parte a coloanei, se strecoară la vreo cinci sau şase kilometri de Mourzouk, unde Shaw a reperat o creastă ce le permite să observe obiectivul cu binoclul. Dincolo de această creastă este teren descoperit: imposibil, prin urmare, să mai înainteze pentru moment.

Mourzouk, situat la o mie şase sute kilometri în linie dreaptă de Cairo, era pe atunci un oraş de aproximativ trei mii de locuitori, cu un aerodrom, o stație radio şi un fort modern, adăpostind o garnizoană evaluată de britanici la două-trei sute de oameni. Oraşul era încadrat pe o parte de o plantație de palmieri, iar pe cealaltă de primele dune ale mării de nisip de la Mourzouk.

Dispozitivul hotărît este următorul: Crichton-Stuart, cu

cincisprezece vehicule, va ataca fortul – cel puțin pentru a-l neutraliza, dacă nu reuşeşte să-l cucerească, căci grupul nu dispune, în ce priveşte artileria de asediu, decît de tunuri antiaeriene „Bofors” şi de mortiere de 50 mm – în timp ce Clayton, asistat de căpitanul neozeelandez Ballantyne, se va ocupa de aerodrom – obiectivul numărul unu – cu celelalte nouă vehicule.

Grupul lui Ballantyne porneşte în fruntea convoiului, la 12,30. Pentru a avea la scurt timp o întîlnire atît de neaşteptată, încît se transformă rapid în burlesc. Prin plantația de palmieri circulă liniştit un ciclist european în haine civile. Neozeelandezii opresc în fața sa, îl arestează şi urcă, om şi bicicletă, la bord. Năucit, plimbărețul reuşeşte să îngaime că se numeşte Coliochia şi că este administratorul poştei din Mourzouk. Interesul pur militar al acestei capturi nu este evident.

Dar, după cîteva sute de metri, la apropierea de fort, apar soldați italieni înarmați. Nici măcar n-au timp să se aşeze în poziție de luptă, că mitralierele vehiculelor din față scuipă cîteva rafale scurte şi cu toții se prăbuşesc ca nişte popice.

De data aceasta s-a dat alarma şi nu mai e timp de pierdut. Virînd în fața fortului, jumătatea de coloană a lui Clayton şi Ballantyne se îndreaptă direct spre aerodrom, în timp ce Crichton-Stuart, cu întăriturile franceze ale căpitanului Massu, ordonă, după ce a scos din cîmp deschis vehiculele şi a pregătit armele de bord, o desfăşurare în semicerc în jurul micii fortărețe sub focul deja intens al italienilor întăriți în interior. Cei care se găseau în exterior în timpul atacului au avut mai puțin noroc, deoarece mitralierele „Lewis” ale LRDG au intrat în acțiune cu succes şi un camion ce încerca să revină în fort a explodat sub o lovitură directă de tun „Bofors”.

Poziția britanicilor nu este totuşi atît de confortabilă căci se găsesc prinşi între focul mitralierelor fortului şi cel al trăgătorilor la pîndă în plantația de palmieri. Încă din primele minute ale luptei, cade sergentul neo-zeelandez Hewson, lovit de un glonte direct în inimă. Dar Crichton-Stuart, nepăsător la proiectilele ce vîjîie din toate părțile, aduce tunul „Bofors”

la mai puțin de două sute de metri de fort şi încearcă imediat să distrugă antenele radio pentru a împiedica garnizoana să ceară întăriri.

Adjunctul său, Martin Gibbs, de la Coldstream Guards bombardează intens, în acest timp, cu mortierul de 50 mm, interiorul incintei. Micile obuze zboară peste zid şi sfîrşesc prin a provoca un violent incendiu. O uriaşă coloană de fum negru urcă în volute în jurul catargului pavilionului, dar focul apărătorilor nu scade în intensitate.

Cît priveşte acțiunea lui Clayton, aceasta a început cu o periculoasă ezitare. Angajîndu-se pe o cărare în plantația de palmieri, convoiul era cît pe ce să se piardă: nu mai reuşeau să situeze acrodromul. Doar aproape din întîmplare vehiculele ajung acolo, în timp ce italienii de pază aleargă spre mitralierele lor. Unul dintre ei reuşeşte să ajungă la ele şi deschide focul asupra maşinii din față, în care însuşi Clayton se afla la volan. O ploaie de gloanțe cade asupra camionetei. Instalat alături de Clayton, colonelul d'Ornano, tot cu monoclul la ochi, are o bruscă tresărire şi se prăbuşeşte în scaun. A fost ucis pe loc.

Clayton accelerează şi îi urlă mitraliorului său:

— Trage ! Dar trage odată !

— S-a înțepenit, răspunde celălalt, încercînd frenetic să depaneze mitraliera „Vickers”.

Cu toate acestea, Clayton țîşneşte spre marele hangar din marginea terenului şi pune de îndată în acțiune tunul „Bofors”. Sînt suficiente cîteva obuze pentru ca un drapel alb să apară pe acoperiş. Între timp, santinelele care se găseau în exterior s-au predat toate, în afara uneia, ucisă.

În interiorul hangarului se găsesc trei bombardiere, „Gibli” şi importante rezerve de carburant. Spirit eminamente practic, Clayton n-are nevoie decît de cîteva clipe pentru a stropi avioanele cu benzină. O jumătate de oră mai tîrziu, hangarul şi conținutul său sînt în flăcări.

În timpul acesta, fortul continuă să reziste. Oamenii lui Crichton-Stuart sînt practic fixați la sol de focul intens al garnizoanei. Pe lîngă sergentul Hewson, ucis la începutul luptei, cinci soldați au fost răniți – între care viitorul general

Massu, care, cu un glonte în pulpa piciorului, şi-a dat singur primul ajutor fără să spună nimic nimănui, cauterizînd rana cu o ţigaretă.

Informat de situaţie, Clayton consideră inutil să prelungească ostilităţile de partea sa. Pentru el, esenţialul operaţiei a reuşit deja odată cu distrugerea instalaţiilor aerodromului şi a depozitelor de carburant. Inamicul a pierdut vreo treizeci de oameni şi patru mitraliere, recuperate imediat de britanici.

La orele 16, Clayton cere să se lanseze racheta albă care constituie semnalul de retragere. Aceasta se desfăşoară fără greutate, la adăpostul fumului şi al unui vînt de nisip ce s-a pornit chiar atunci. Vizibilitatea este atît de proastă încît, aproape o oră mai tîrziu, încă se vor auzi împuşcături ale garnizoanei fortului asupra unui inamic demult dispărut.

După o scurtă oprire pentru a-i îngropa în nisip pe colonelul d'Ornano şi pe sergentul Hewson, „raiders"-ii* îşi vor aşeza tabăra la vreo treizeci de kilometri sud-est de Mourzouk. Datorită vîntului şi vizibilităţii, avioanele inamicului nu riscă deloc să plece în căutarea lor, chiar dacă a reuşit garnizoana fortului să le alerteze.

A doua zi, coloana pune stăpînire, ca în joacă, pe un fort italian, la Traghen. Nici o împuşcătură nu se trage şi oamenii micii garnizoane se predau imediat, abandonînd două mitraliere şi un număr de puşti. La Umm el Araneb, în schimb, la vreo treizeci de kilometri la est, fortul este mai solid şi rezistenţa imediată. După cîteva rafale, Clayton dă ordinul de retragere. Nu se poate compromite soarta coloanei cu copilării, după o operaţie reuşită.

— *Boys*,** declară el, recreaţia s-a sfîrşit.

Coloana se angajează deci din plin spre sud, în direcţia Ciadului, într-un teritoriu aproape neexploatat. Acolo începe pentru „Long Range Desert Group" periplul cel mai dur.

Vehiculele înaintează la pas în mijlocul unui peisaj lunar, trecînd de la haosul stîncos în care sînt cît pe ce să se

* Participanţi la o incursiune (engl.)

** Băieţi ! (engl.)

răstoarne, la porțiuni de nisip în care se afundă. Abia la 19 ianuarie sosesc la postul de la Zouar, unde n-a reuşit încă să ajungă vreun automobil.

A doua zi, Bagnold soseşte inopinant la Zouar pentru a pleca imediat cu avionul la Fort-Lemy în scopul unor discuții cu succesorul colonelului d'Ornano, un oarecare locotenent-colonel Leclerc,* încă necunoscut britanicilor. Oamenii au impresia că o nouă operație comună cu francezii pluteşte în aer. Nu se înşeală. Se pregăteşte pur şi simplu luarea aşezării Koufra.

VII

Operația Koufra, care se declanşează la 26 ianuarie, va costa scump „Long Range Desert Group", ale cărui două patrule, tot sub ordinele lui Clayton şi ale lui Crichton-Stuart, îi însoțesc pe cei aproximativ patru sute de oameni ai lui Leclerc. În vreme ce LRDG mizează pe surpriză, inamicul este de data aceasta în aşteptare. Mai mulți istorici britanici vor atribui mai apoi această situație lipsei de discreție din partea francezilor în pregătirea acțiunii.

Indiferent că este sau nu aşa, adevărul este că aviația şi unitățile sahariene motorizate ale armatei italiene patrulează intens în timpul înaintării coloanei franco-britanice. O violentă furtună de nisip care s-a stîrnit a doua zi prezintă avantajul că pune capăt provizoriu patrulelor aeriene inamice, dar are inconvenientul că face înaintarea oamenilor şi vehiculelor extrem de dificilă.

La 31 ianuarie dimineața furtuna se domoleşte şi Clayton decide să execute cu 11 vehicule şi 44 de soldați o

---

* Philippe de Haute-Clocque, zis Leclerc, mareşal al Franței (1902–1947). Raliat cu Charles de Gaulle, el s-a distins în Ciad, Libia şi Tunisia, între 1941 şi 1943. A debarcat în Normandia, în 1944 şi a intrat în Paris în fruntea Diviziei 2 blindate.Va elibera Strasbourg-ul şi va intra în Berchtesgaten, cuibul naziştilor. Ulterior a fost comandant în Indochina şi va semna în numele Franței actul de capitulare a Japoniei. A fost înaintat mareşal post mortem, în 1952.

recunoaştere la sud de Koufra. Abia face haltă într-o vale stîncoasă, cînd este atacat brusc de o unitate motorizată italiană, sprijinită de trei avioane.

Vehiculele italiene sînt echipate cu tunuri „Breda” de 20 mm armă deosebit de temută, şi, într-o clipă, trei camionete sînt distruse, înainte ca grupul LRDG să pornească din nou la drum. Clayton încearcă să se retragă cu celelalte, dar propriu-i vehicul este țintit de avioanele inamicului, care îl mitraliază şi-l scot din uz. Rănit, Clayton este făcut prizonier. O altă camionetă bombardată trebuie evacuată în voltijă de ocupanții ei. Ballantyne, care preia conducerea, de-abia reuşeşte să salveze vehiculele rămase şi să se alăture grosului coloanei. Era şi timpul, deoarece blindate italiene sosesc ca întăriri.

În afara cîtorva oameni lăsați drept cercetaşi ai francezilor, luptele de la Koufra, pe care Leclerc o va cuceri la 1 martie, s-au sfîrşit pentru LRDG.

Abia nouă zile mai tîrziu vor fi regăsiți cei patru soldați din patrula lui Clayton care au trebuit să sară din vehiculul bombardat: şoferul neozeelandez Moore, Easton şi Winchester, amîndoi din brigada Gărzilor, şi mecanicul Tlghe.

După ce s-au refugiat între stînci să scape de italieni, ei au hotărît să încerce să meargă pe urmele lăsate de vehiculele salvate din patrula lor, pentru a le ajunge din urmă. Acoperiți doar cu cămăşile, în care dîrdîie noaptea, avînd ca rezerve doar un butoiaş cu apă găsit printre resturile camionetei lor şi un borcan de dulceață de prune, ei pleacă într-un marş forțat care se va preschimba repede într-un calvar.

Într-a patra zi, Tighe, deja grav zguduit în timpul bombardamentului, nu mai poate înainta şi îşi convinge tovarăşii să-l abandoneze. După ce i-au lăsat apă, ceilalți trei îşi reiau epuizanta înaintare prin deşert. Într-a şasea zi, se porneşte vîntul de nisip, dar cei trei reuşesc să se refugieze într-o colibă în ruine, unde descoperă un bidon cu ulei de motor ce le va servi „să-şi scalde picioarele rănite şi să aprindă focul pentru a se încălzi, la căderea nopții. Au

parcurs peste 200 de kilometri pe jos".

Îşi reiau drumul, totuşi, încă a doua zi. Tighe care, singur, se tîrăşte cum poate pentru a continua, ajunge la colibă în seara aceleiaşi zile, dar se prăbuşeşte din nou, total epuizat. Este găsit aici după două zile de o patrulă franceză, căreia îi dă de ştire că cei trei camarazi ai săi sînt tot pe drum, înaintea sa. Sînt organizate cercetări şi un avion francez reuşeşte să-i repereze pe Easton – care va sucomba în urma acestui calvar – Winchester şi Moore.

Avionul le aruncă imediat cele cîteva provizii aflate la bord şi o sticlă de limonadă – cei trei sînt acum lipsiţi de apă. Din nefericire, proviziile se rătăcesc şi dopul sticlei de limonadă sare la contactul cu solul. Trei sferturi din conţinutul sticlei se pierd.

În cele din urmă, o patrulă terestră reuşeşte să ajungă pe rînd la Easton, care e pe moarte, Winchester, care continuă să meargă delirînd de foame, sete şi oboseală, şi Moore, singur în faţă, care parcursese 335 kilometri în zece zile şi „continuă să înainteze ca la paradă, legănîndu-şi braţul şi lovind solul cu călcîiul".

El va primi, pentru fapta sa, „Distinguished Conduct-Medal"*

Începînd cu luna martie, „Long Range Desert Group" îşi va face garnizoana la Koufra. Bagnold, avansat între timp colonel şi resemnat să devină un om de stat-major, se instalează aici cu efective sporite. Guy Prendergast, devenit comandant secund, şi Bill Kennedy Shaw, ofiţer de informaţii şi adjunct operaţional, rămîn sufletul grupului. În luna august, de altfel, Bagnold, avansat general de brigadă, trebuie să părăsească LRDG, creaţia sa, pentru a-şi lua în primire postul de director adjunct al serviciului de transmisiuni pentru statul-major al Orientului Mijlociu. Prendergast, cu gradul de colonel, îl va înlocui oficial în fruntea grupului de „raiders".

Între timp, situaţia militară generală pe acest teatru de operaţii a cunoscut schimbări spectaculoase. Ofensiva

---

* Medalia pentru comportament remarcabil (engl.)

lansată de Wavell împotriva italienilor, care pătrunseseră victorioşi, în Egipt în septembrie 1940, s-a transformat în deruta completă a inamicului. Între decembrie 1940 şi martie 1941, italienii au trebuit să evacueze Tobruk, Benghazi şi El-Agheïla, au pierdut opt divizii în fața a doua divizii britanice ale generalului O'Connors, lansate de Wavell, care fac 130.000 de prizonieri şi capturează vreo 400 de tancuri şi 850 de tunuri.

Dar, la sfîrşitul lui martie, un nou actor intră în scenă. Un actor cunoscut deja şi care nu va întîrzia să se afirme ca o foarte mare – şi foarte de temut – vedetă: un anume general Erwin Rommel.

Într-adevăr, în fața uriaşei înfrîngeri italiene, germanii au hotărît să intervină direct la fața locului. Şi Afrika Korps, sub ordinele lui Rommel, debarcă, cu trupele sale de elită şi materialul ei nou, strălucitor.

În timp ce statul major britanic încă nu-l consideră în stare să intre în acțiune, Rommel trece la ofensivă la 24 martie 1941. El atacă în sectorul El-Agheïla, concomitent în direcțiile Benghazi, Barce şi Derna şi, printr-o mişcare învăluitoare, spre sectorul Mechili. Reuşeşte să dea peste cap apărarea trupelor britanice, al căror gros se va replia în Egipt.

La 4 aprilie, Rommel a recucerit Benghazi şi la 7 aprilie Derna. La 15 aprilie, el intră în teritoriul egiptean din direcția Sidi Barrani. Îi rezistă doar Tobruk, asediat din toate părțile şi care nu poate fi aprovizionat decît pe mare. Cel care se afirmase în Franța ca un virtuoz al „blitz-krieg* „-ului făcea strălucită demonstrație, îndată după ce preluase comanda. Strălucită şi cu atît mai înspăimîntătoare cu cît el posedă tancuri incomparabil superioare tuturor celor care s-au angajat pînă acum în această bătălie a Libiei şi o artilerie antitanc la fel de redutabilă.

---

* Blitz-krieg – literal „război fulger". Termrn folosit prima oară în legătură cu atacul german din Polonia, în 1939; termen refolosit în timpul înaintării germane în țările occidentale, în camnania din 1940. Baza tacticii „blitz-krieg" a fost schițată de generalul Heinz Guderian în *Achtung Panzer*, în 1938.

Lecțiile acestei victorioase intrări în acțiune a lui Rommel şi a zdrobitoarei „noutăți” care este intervenția lui Afrika Korps n-au scăpat statului major al lui „Long Range Desert Group”. Prendergast, noul său şef, vrea din toate puterile să-şi extindă şi modernizeze mijloacele materiale de care dispune unitatea sa. În particular, el consideră necesar ca acesta să dispună de acum înainte de propria sa aviație de recunoaştere, fie şi embrionară.

Royal Air Force nu-i deloc de această părere. Aviatorii refuză să admită pătrunderea abuzivă a unor simpli „pămînteni”, în ceea ce ei consideră a fi domeniul rezervat lor, mai ales cînd aceştia aparțin unei „armate particulare”, expresie de-acum larg adoptată pentru a desemna unități ce nu prea țin seama de regulamentele militare.

Dar Prendergast este tot atît de încăpățînat pe cît un escadron de aviație. Recurgînd la acest „sistem D” ce a caracterizat întotdeauna LRDG după formarea sa, el reuşeşte să stoarcă armatei credite suficiente pentru a cumpăra două mici avioane de turism de la nişte civili egipteni bogați.

Astfel reechipat, LRDG aşteaptă, de-a lungul verii lui 1941, contraofensiva britanică ce nu va putea să întîrzie, după eşecul a două tentative, „Brevity”, în mai, şi „Battleaxe”, în iunie [1].

El ignoră încă faptul că teoriile unui tînăr ofițer scoțian pe nume David Stirling îi vor oferi alte mijloace de a deveni util.

VIII

Colaborarea dintre SAS şi LRDG se va organiza la Jalo, unde Stirling s-a instalat la sfîrşitul lui noiembrie 1941. Pe lîngă grosul trupei staționate atunci la Koufra, LRDG este de fapt un escadron mobil sub ordinele lui Don Steele şi

---

[1] Eşecul operației „Battleaxe” (Securea de război), care se opreşte la frontiera egipteano-libiană, în sectorul defileului Halfaya, determină înlocuirea lui Wavell cu Auchinleck.

acționînd între Siwa şi Jalo.

După îndelungi meditații în depozitul dezafectat în care şi-a transportat mobilele, Stirling intră în contact cu Steele pentru a-i expune noul său plan. Iar acest plan are darul de a stîrni entuziasmul maiorului de la LRDG.

— Se înțelege că sîntem de acord ! exclamă el după ce l-a ascultat pe şeful „Detaşamentului L”. Vom deveni un fel de taxi pentru voi. Şi să ştiți că vă putem duce unde vreți şi, mai mult, vă putem aduce şi înapoi...

Afacerea este încheiată. La cererea statului major al lui Auchinleck, care pregăteşte ofensiva „Crusader”* pentru a degaja Tobrukul, încă asediat, şi a continua înaintarea spre Benghazi, se pregăteşte o intervenție pentru a doua jumătate a lui decembrie pe aerodromurile germane şi italiene din sectorul Benghazi: Agedabia, Sirta, Tamit şi El-Agheïla.

Stirling şi Mayne, care părăsesc Jalo cu şapte vehicule ale LRDG, la 8 decembrie, au ca obiectiv Sirta şi Tamit, Jock Lewes, care pleacă două zile mai tîrziu, cu aceleaşi mijloace, urmează să se ocupe de El-Agheïla, şi Bill Fraser cu ultimul grup, care se îmbarcă în aceeaşi zi, trebuie să lovească Agedabia, la 21 decembrie.

Patrula rhodesiană din LRDG care îi duce pe Stirling şi Mayne este comandată de căpitanul Gus Holliman, fost tanchist înainte de a trece la „raiders”, în urmă cu un an. În timpul primelor două zile ale călătoriei, care se desfăşoară fără vreun incident deosebit, SAS pot mai bine decît de obicei să studieze viața cotidiană a oamenilor din LRDG, fapt ce le va fi deosebit de prețios.

Micul dejun este luat mereu în zori, poridge, cîrnați în conserve, biscuiți şi ceal. Fără grabă: „Plecarea – explică

---

* Prima fază a operației „Crusader” (ofensiva în Cirenaica şi despresurarea oraşului Tobruk) fusese definitivată încă din 2 septembrie 1941 de generalul Sir Alan Gordon Cunningham, comandantul Armatei 8 britanice. La 18 noiembrie, acesta reia operația ofensivă „Crusader”, sprijinit de forțele navale conduse de fratele său, Sir Andrew Brown Cunningham, şi de forțele aeriene aflate sub conducerea vicemareşalului aerului, neozeelandezul Arthur Cuningham. Comanda operațională generală este încredințată generalului Auchinleck. Generalul Rommel este surprins de forța atacului britanic.

Kennedy Shaw – se putea face fără zor căci trebuia ca soarele să ajungă la 20 grade deasupra orizontului să poată arunca o umbră cît de cît clară pe compasul solar”.

Primele ore ale drumului rămîn îngrozitor de reci, mai ales în decembrie, dar, de la 11 dimineața, soarele li se alătură şi mantale şi pulovăre încep să zboare în toate părțile.

Vara, bineînțeles, este mai rău.

„Prima oră de drum – povesteşte Kennedy Shaw – poți conduce cu capul gol şi cu o bluză, dar către orele 9 sau 10 dimineața valuri de aer fierbinte încep să te asalteze pe culmea fiecărei pante abrupte. Vara, la orele 11 (ora solară), căldura devine de-a dreptul insuportabilă şi, puțin mai apoi, cînd soarele a trecut la verticală, nu mai poate fi folosit compasul solar şi trebuie să te opreşti… Se pleacă din nou la ora unu. E momentul cel mai bun al zilei căci, după orele trei, răcoarea începe să se instaleze încetul cu încetul”.

Convoiul care îi duce pe Stirling şi Mayne se opreşte şi el exact la miezul zilei să-i permită lui Mike Sadler, navigatorul rhodesian al patrulei, să determine poziția cu sextantul. În acelaşi timp este servit un dejun îngrijit şi copios: LRDG acordă atenție bucătăriei sale şi chiar se mîndreşte cu merinde rare precum steak neozeelandez în cutie.

Apoi înaintarea se reia pînă la căderea nopții, cînd vehiculele sînt puse, dacă este posibil, la adăpost, este stabilit campamentul şi se determină din nou poziția după stele. În acelaşi timp, toate camionetele sînt examinate, efectuate reparațiile mărunte, verificate pneurile şi curățate armele.

În a treia zi a călătoriei, cînd se traversează o întindere de nisip aparent fără limite, abia punctată de cîteva stînci izolate, se intră pe un teren dur, bolovănos şi accidentat, în care se înaintează cu 10 kilometri pe oră.

Spre prînz, apare şi survolează grupul un avion de recunoaştere italian. Mitralierele Lewis intră în acțiune, dar fără rezultate aparent. Avionul, un Gibli, lasă – tot fără rezultat – micile sale două bombe. Apoi se îndepărtează cu toată viteza.

— La adăpost cît mai repede ! strigă imediat Holliman. Bastardul ăsta s-a dus să-i cheme pe cîinii ăi mari !

Vehiculele virează unul după altul şi se îndreaptă spre o mică întindere de tufe pipernicite, la oarecare distanță. E puțin, dar mai bine decît nimic. După ce au aruncat în grabă plasele de camuflaj pe camionete, oamenii se îndepărtează şi aşteaptă. Nu multă vreme. Îşi fac apariția trei bombardiere italiene care survolează o primă dată tufele, fără să se oprească. Dar revin curînd, mitraliază şi bombardează timp de un sfert de oră.

Stirling şi tovarăşii săi cred că s-a produs catastrofa, dar cînd se ridică, cu timpanele încă vibrînd de îngrozitorul vacarm, pot constata că nu sînt atinşi nici un soldat şi nici un vehicul.

— Ne-am cam speriat ! spune totuşi Holliman, un blond îndesat şi imperturbabil care examinează, cu mîinile în şolduri, cîmpul de luptă.

Apoi adaugă:

— După atîta tărăboi, măcar să prînzim aici.

Doar din acest amănunt, Stirling înțelege că era justă concepția sa. Şi că oamenii din LRDG şi cei din SAS sînt făcuți să se înțeleagă.

Către orele două, convoiul îşi reia înaintarea pe un teren devenit, slavă Domnului, ceva mai uşor. În aşa fel încît, la orele patru şi jumătate, Holliman poate să-i anunțe pe Stirling şi Mayne că sînt doar la aproximativ şaizeci şi cinci de kilometri de aerodromul din Sirta. Are loc un scurt consiliu de război pentru a hotărî dacă grupul trebuie să se oprească pînă a doua zi, cum ar cere-o prudența, sau să se apropie şi mai mult profitînd de semiobscuritatea ce începe să se lase. Holliman optează pentru a doua soluție. În acest moment, un alt avion de recunoaştere Gibli apare pe cer şi descrie un cerc complet, dar nu atacă.

— Iată-ne reperați din nou !

— Da, remarcă Holliman. Dar se lasă noaptea şi nu ne mai pot trimite în spate bombardierele.

În obscuritatea care se face totală, înaintarea continuă, foarte lentă, căci convoiul trebuie să avanseze cu toate

farurile stinse pentru a nu stîrni alarma. La orele nouă, navigatorul Sadler anunță apropierea de drumul de coastă – şi deci de obiectiv.

Convoiul face haltă, deoarece pe drum domneşte o animație neaşteptată. Fără îndoială, patrule motorizate.

— Nu-ncape vorbă că pe noi ne caută, spune flegmatic Holliman. De parcă s-ar fi ataşat de noi.

A sosit momentul ca Stirling, Mayne şi „şoferii lor de taxi” să se despartă pînă la încheierea celor două operații la Tamit şi Sirta. Sînt din nou precizate modalitățile de întîlnire şi fiecare grup se afundă în noapte.

Se ştie ce s-a întîmplat cu grupul lui Mayne, care reuşeşte să distrugă douăzeci şi patru de avioane la Tamit, şi cu grupul lui Stirling, mai puțin norocos, dar care se întoarce totuşi fără nici o pierdere.

Reveniți la Jalo fără piedici, sub protecția lui Holliman, Stirling şi Mayne trebuie să aştepte trei zile întoarcerea lui Jock Lewes. Nici acesta n-a avut mai mult noroc decît Stirling cu distrugerea de avioane. Aerodromul din El-Agheïla s-a arătat a fi doar un punct de tranzit pe care nici un aparat nu staționa noaptea. Dar Lewes este un bărbat căruia îi e groază să se deranjeze degeaba. Avînd la dispoziție o Lancia mare care seamănă mult cu maşinile de stat major utilizate de italieni, a ținut s-o ia cu el în această expediție, cu toate protestele oamenilor săi care găsesc vehiculul prea puțin practic pentru drumurile desertului.

— Uram vechitura aia de Lancia, precizează unul din subofițerii grupului.

În lipsă de avioane, Lewes se hotărăşte să folosească „vechitura” pentru atacul asupra unui han ajuns punct de adunare al ofițerilor aliați inamici, pe drumul Mersa Brega.

Lancia trece deci în fruntea camionetelor LRDG şi, cu sînge rece, se plasează în urma unui convoi italian, ajungînd astfel pînă la han. Din nefericire, înmatriculările britanice ale camionetelor sînt pînă la urmă observate şi se dă alarma chiar în clipa în care Lewes şi alți cîțiva au sărit pe pămînt să treacă la atac.

— Inamicul, povesteşte sergentul Lilley, a început să

tragă din interiorul hanului cu tot ce avea la îndemînă. Jock ne-a strigat să ripostăm cu Breda şi Bren. Jim Almonds a încercat să tragă cu Breda – şi nu s-a întîmplat nimic. Am încercat şi eu – acelaşi lucru. Noaptea era rece şi uleiul îngheţase pe arme. Gloanţele şuierau din toate părţile. În cele din urmă, am reuşit să depanez Bren-ul şi să-l fac să tragă.

Cîtuşi de puţin descurajat de acest eşec, Lewes îşi împarte grupul în două. Unul rămîne să răspundă focului în faţa hanului, iar celălalt va dispune treizeci de bombe explozive-incendiare într-un parc de automobile nu departe de han, distrugînd un număr considerabil de camioane. După care poate fi dat fără dificultate ordinul de retragere.

Între timp, grupul lui Fraser a reuşit o operaţie ce va rămîne model al genului. Pătrunzînd fără să se facă remarcat pe aerodromul de la Agedabia, Bill Fraser, sergenţii Tait şi Du Vivier, soldaţii Phillips şi Byrne au reuşit să se ascundă la cîţiva metri de santinele, vreme de peste o oră, înainte de a trece la acţiune. După care, împărţiţi în două grupuri, au pus bombe pe treizeci şi şapte de avioane, înainte să se retragă fără nici o pierdere, în urma confuziei deosebite produse de primele explozii.

Pentru că au intrat în acţiune la miezul nopţii, ei se vor alătura grupului care-i adună la orele patru şi jumătute dimineaţa. Singurul regret al căpitanului Bill Friser este că a lăsat două avioane intacte, din lipsă de bombe. Iar singura dramă a acestei echipe este că, la întoarcere, convoiul LRDG este atacat din eroare de două bombardiere britanice Blenheim care, luîndu-le drept coloană inamică, atacă, ucid doi oameni şi rănesc alţi doi. Fraser ajunge la Jalo ultimul, dar cu cel mai frumos rezultat.

IX

Stirling nu-i omul care să se culce pe lauri, de orice fel ar fi ei. Succesul acestei serii de raiduri îl incită imediat la un singur lucru: să forţeze şi mai mult cadenţa. Alte raiduri

reuşesc în noaptea dinaintea Crăciunului la Tamit, unde Mayne, revenit la locul „crimei”, distruge douăzeci şi şapte de avioane trimise spre a le înlocui pe cele distiuse deja, şi la Sirta, unde Stirling ține să-şi ia revanşa.

De această dată, comandoul lui Mayne nu-i interceptat la Tamit de pază decît după ce a pus toate bombele. El se pregăteşte să plece cînd o voce lansează în noapte o somație în italiană.

— *Freund** ! strigă imediat Mayne în germană.

Şi în acelaşi timp smulge siguranța unei grenade pe care o aruncă în direcția de unde a venit interpelarea. Grupul profită de surpriză ca s-o şteargă chiar în clipa în care încep să răsune aproape peste tot focurile mitralierelor.

În timpul acesta, Stirling turbează. Are impresia că retrăieşte – şi deloc plăcut – o situație cunoscută deja. Drumul de coastă, pe care trebuia să-l traverseze pentru a ajunge la aeroportul din Sirta este blocat din nou de o circulație neîntreruptă a coloanelor blindate inamice. Pînă la orele trei şi jumătate dimineața, patrula LRDG şi grupul lui Stirling trebuie să aştepte, ascunşi nu departe de drumul de pe care răzbate zgomotul de şenile şi de motoare.

La orele două şi jumătate, o lumină violentă a aprins noaptea în direcția Tamit.

— Uite că „Paddy” se joacă de-a focul de artificii, comentează caporalul Cooper, un bărbat îndesat, brunet şi spiritual care va ajunge una din persoanele de încredere ale lui Stirling şi, mai tîrziu, un ofițer de carieră foarte apreciat.

La orele trei şi jumătate, Holliman decide să-şi încerce norocul şi vehiculele LRDG coboară pe şosea şi pornesc la drum. Dar nu pot rămîne aici multă vreme, pentru că, un kilometru şi ceva mai departe, şiruri întregi de blindate şi de camioane sînt garate pe marginea marii artere de coastă. Şoseaua trebuie părăsită şi încercată înaintarea de-a lungul ei, pe un teren accidentat.

La orele patru, grupul a ajuns la aproximativ trei kilometri de aerodrom. Stirling şi grupul său vor pleca spre

---

* Prieten.

acesta pe jos, încercînd să se strecoare printre nenumărate posturi de pază şi santinele plasate aproape pretutindeni în noaptea asta în care Rommel, zguduit de ofensiva lui Auchinleck şi constrîns deja să abandoneze toate punctele sale de sprijin pe coastă pînă la Benghazi, este pe cale să-şi regrupeze trupele la El-Agheïla.

Holliman şi oamenii săi vor aştepta pînă la orele cinci, instalaţi cu sînge rece pe marginea drumului, între un pluton de automitraliere german şi două coloane de tancuri de aceeaşi naţionalitate. Din fericire, toată lumea pare să doarmă şi, noaptea, la oarecare distanţă, toate vehiculele militare seamănă între ele. Holliman şi Stirling conveniseră totuşi asupra unei parole. Stirling şi oamenii săi, încordaţi, cu puşca Thompson gata să tragă, se afundă în noapte şi încep o dificilă înaintare într-un teren în care inamicul pare să mişune. La orele patru şi jumătate, Stirling îşi dă seama că a ratat din nou: el şi grupul său nu mai au timp să ajungă la aerodrom, să efectueze sabotajele acolo şi să revină la punctul de adunare. În silă, dă ordin de întoarcere.

După zece minute, mergînd în fruntea micului său grup de comando, ajunge lîngă vehiculele LRDG. Spre marea sa decepţie, a uitat să spună parola şi se găseşte nas în nas cu unul din oamenii lui Holliman, cu arma în mînă.

— Sînt eu, îi spune, nici un dubiu !

— Desigur, sir, răspunde celălalt. Neauzind parola, tocmai am tras la vreo cinci metri deasupra dumneavoastă, dar uitasem să vîr un cartuş pe ţeavă...

— Cînd mi-a spus asta, va povesti mai tîrziu Stirling, am simţit că mă fac mai palid.

Dar, palid sau nu, el refuză să se fi deranjat degeaba. Ca şi prima oară, hotărăşte să se răzbune, în lipsă de avioane, pe vehiculele terestre. Tîrîndu-se sub primele luciri ale zorilor, el şi trei din oamenii săi vor aşeza bombe Lewes la bordul a douăsprezece camioane staţionate nu departe pe marginea drumului. Apoi îi face lui Holliman o propunere pe care acesta o găseşte foarte convenabilă, deşi îl scoate oarecum din rolul de ducere şi aducere ce îi fusese desemnat.

Este vorba de a parcurge pur şi simplu drumul, cu

vehiculele LRDG, mitraliind tot ce iese în cale, ceva în felul în care procedase Jock Lewes lîngă Mersa Brega.

— În sfîrşit, puțin sport, spuse Holliman. Să ne grăbim, că se face ziuă.

E 4 h 50. Soldații SAS şi cei din LRDG se urcă în grabă în cele trei camionete, care demarează în trombă şi ajung curînd în dreptul primelor vehicule ale inamicului staționate pentru noapte: tancuri, camioane şi blindate diverse. Imediat izbucneşte o salvă de focuri infernală. La bordul vehiculelor britanice, toată lumea trage, în afara şoferilor. Cu mitraliera, cu pistolul-mitralieră, cu puşca. Nu se întrerup decît să arunce vreo grenadă.

De cealaltă parte, rezultatul pare catrastrofal. Din mai multe camioane țîşnesc flăcări, în timp ce echipajele, trezite brusc, aleargă înnebunite în lumina firavă a zorilor. Trei campamente instalate pe marginea drumului sînt şi ele atacate, gloanțele străpung corturile şi grenadele explodează în mijlocul celor ce dorm.

La 5 h 15, Holliman dă, cu regret, ordinul să părăsească drumul.

— Începe să fie prea multă lumină, îi spune el lui Stirling.

O spune aproape cu aerul că se scuză.

Îşi încetează atacul şi, spre marea lor surpriză, inamicul năucit nu face nici o tentativă să-i urmărească. La orele 7 întîlnesc grupul lui Paddy Mayne, punctual la întîlnire, care face un raport despre noul său succes.

— Va trebui să mă trezesc şi eu, comentează Stirling auzind totul. Concurența devine prea dură în unitatea asta.

Sfîrşitul dării de seamă asupra operațiunii din acest 24 decembrie este deopotrivă laconic şi vesel:

„Am sărbătorit Crăciunul pe drum de întoarcere ! Cu multă bere, pudding şi carne de gazelă.”

Dar după revenirea celor două grupuri la Jalo, bucuria aceasta va ceda treptat locul neliniştii – o nelinişte ce se va arăta, din păcate, foarte justificată. Zilele trec, din ce în ce mai lungi pentru Stirling şi Mayne, fără cea mai mică ştire de la celelalte două comandouri, conduse de Lewes şi Fraser.

Aceste două echipe aveau ca obiective aerodromurile de la Nofilia şi Marble Arch – numit astfel pentru că se afla în apropierea unui arc de triumf uriaş din marmură masivă construit la ordinul lui Mussolini – între Sirta şi El-Agheïla, foarte aproape de coastă. Echipele fuseseră duse acolo şi trebuiau aduse înapoi de un convoi de şase camionete ale LRDG.

Răgazul normal de aşteptare e mult depăşit cînd revine la Jalo doar unul din aceste vehicule, deteriorat, ciuruit de lovituri şi supraîncărcat cu oameni: toți supraviețuitorii unui raid transformat în catastrofă. Iar Stirling află atunci cu brutalitate şi cea mai rea dintre veşti: moartea lui Jock Lewes, tovarăşul său din primele clipe, suflet şi artizan, alături de el, al „Detaşamentului L”.

Totul însă începuse în cea mai perfectă bucurie. După ce părăsiseră convoiul LRDG şi se separaseră de grupul lui Bill Fraser, Lewes şi oamenii săi îşi oferiseră chiar o mică sărbătoare de Crăciun sub stele. În scopul acestei serbări cîmpeneşti, fiecare luase cu el o cutie de bere, iar Lewes adusese şi pudding în conservă pe care l-au împărțit cu toții după toasturile de rigoare.

După care, către orele 2 dimineața, şi-au reluat înaintarea spre aerodromul Nofilia unde au ajuns în zori, cum era prevăzut. Dar, potrivit povestirii supraviețuitorilor, avioanele erau atît de dispersate pe teren încît a fost foarte dificil să ajusteze între ele dispozitivele de întîrziere a încărcăturilor explozive. Prima bombă a explodat cînd cea de-a doua abia fusese pusă. Imediat paza aerodromului a dat alarma şi comandoul britanic a trebuit să se retragă doar cu un bilanț de două avioane distruse.

A fost recuperat fără necazuri de convoiul LRDG, care s-a îndreptat apoi spre Marble Arch, să asigure şi retragerea grupului lui Fraser. În acest moment s-a produs drama. Un bombardier italian Savoia a reperat micul convoi şi l-a atacat la joasă altitudine, trăgînd cu toate mitralierele.

„Am ripostat cu tot ce ne cădea sub mînă, îi va povesti lui Stirling sergentul Lilley, dar focul nostru nu părea să-l deranjeze. Ne-am părăsit vehiculele pentru a încerca să ne

adăpostim, dar avionul ne urmărea, aruncîndu-se în picaj asupra noastră în două rînduri. Atunci a fost lovit Jock Lewes. L-am pansat imediat, dar a murit cinci minute mai tîrziu. Am reuşit să-i săpăm în grabă o groapă adîncă de vreo şaizeci de centimetri şi să-l îngropăm”.

Calvarul convoiului nu se încheiase. La scurt timp, două avioane de vînătoare, alertate fără îndoială de aparatul Savoia, au preluat ştafeta şi au atacat în picaj. Alte avioane li s-au alăturat şi astfel a început un atac aerian în toată regula, care a durat mai multe ore. Mai multe ore ce au părut secole oamenilor lungiți pe burtă în nisip, dorind să se poată afunda cu totul pe măsură ce gloanțele îşi desenau dîrele de moarte.

Culme a nenorocirii, ținutul în care avea loc atacul era, după expresia sergentului Lilley, „plat ca o masă de biliard”. Deasupra, avioanele păreau să-şi urmeze unul altuia într-un balet fără sfîrşit. Cînd, după opt ore, ultimele avioane de vînătoare, epuizîndu-şi munițiile, s-au hotărît să se întoarcă, fiecare din oamenii convoiului se gîndea sincer că e unicul supraviețuitor, în timp ce se ridica, cu membrele înțepenite, cu dureri de cap şi timpanele vătămate. Aveau să descopere cu stupefacție că doar vehiculele fuseseră distruse. În afara lui Lewes, care zăcea deja la şaizeci de centimetri sub nisip, nimeni nu fusese atins.

Dar distrugerea vehiculelor era şi ea o catastrofă, poate chiar eliminarea oricărei şanse de supraviețuire. Însă oamenii din Long Range Desert Group, s-a văzut deja, nu se lăsau pradă disperării înainte de a fi făcut tot ce se putea face. Sub conducerea şefului convoiului, locotenentul C.S. Morris – care va primi ulterior Crucea Militară – vor trece imediat la acea operațiune cunoscută printre ei sub termenul semnificativ de „canibalizare”, reperînd şi demontînd toate piesele încă intacte ale tuturor vehiculelor, cu scopul de a reconstitui unul singur în stare de funcționare.

În cîteva ore, acest automobil din bucăți a fost încheiat şi, îngrămădiți la bordul „monstrului”, soldații şi-au reluat drumul în căutarea lui Bill Fraser şi a grupului său. Rămînea în urmă doar movilița de nisip ce semnala moartea lui Jock

Lewes, *scholar and soldier, killed in action**.

La punctul de întîlnire fixat cu grupul lui Fraser, aproape de Marble Arch, nu era nimeni. Camioneta „reconstituită” a aşteptat mai multe ore în zadar, apoi, încet, din greu, a pornit din nou spre Jalo. La bordul ei, oamenii erau atît de înghesuiţi încît trebuiau să se ţină unii pe alţii, în ciorchine, să nu cadă. Dar în timp ce se hurducau astfel pe kilometri şi kilometri de drumuri deşertice, o întrebare continua să-i obsedeze pe toţi: ce se putuse întîmpla cu Bill Fraser şi comandoul său ?

Acesta era compus din patru oameni în afara lui Fraser însuşi: sergenţii Du Vivier şi Tait, soldaţii Phillips şi Byrne. Cît despre scopul operaţional fixat, au avut încă şi mai puţin noroc decît Lewes. Au găsit aerodromul de la Marble Arch pustiu: nici un avion. Reveniţi la locul întîlnirii marcat pe harta lui Fraser, n-au văzut pe nimeni şi au început să aştepte unitatea ce urma să-i culeagă. La început, liniştiţi, apoi cu o nelinişte ce sporea pe măsuri ce proviziile se împuţinau. De fapt, cum aveau să afle mai tîrziu, fusese o eroare în ce priveşte locul de întîlnire.

Fraser şi oamenii săi au rezistat astfel şase zile, la capătul cărora nu le rămăsese mai mult de o jumătate de oca de apă pe om şi raţii pentru vreo patruzeci şi opt de ore, sub formă de sardine în cutie, brînză condensată şi fructe uscate. Era evident că vehiculele LRDG nu vor mai veni şi Fraser n-avea decît o singură alegere: să se predea inamicului, aflat foarte aproape, sau să încerce să ajungă la liniile britanice prin mijloace proprii. Prima soluţie îi apărea pur şi simplu de neconceput, a ales-o imediat pe a doua, oricît de impracticabilă părea, şi a hotărît să se îndrepte cu orice preţ spre Hasselet, poziţia prietenă cea mai apropiată – dar aflată totuşi la o distanţă de vreo trei sute douăzeci de kilometri. Mica trupă se puse în mişcare de-a lungul deşertului.

„În prima zi, povesteşte sergentul Du Vivier în jurnalul său de drum, am mers tot timpul fără să găsim o picătură de apă. Deşi eram foarte însetat, m-am decis să nu beau

* Cărturar şi soldat, ucis în acţiune (engl.).

jumătate de oca rămasă, căci clipocitul ei în bidon îmi ridica moralul. Uneori îmi umezeam gura, dar făceam în aşa fel încît să scuip apa din nou în bidon, să nu se împuţineze prea mult. Apoi am început să sug cîteva pietricele, să pot continua să salivez puţin”.

După o noapte grea petrecută sub unica lor cuvertură, bărbaţii au pornit din nou la drum în zori, încă şi mai epuizaţi şi însetaţi.

„Ziua a trecut, scrie sergentul Du Vivier, fără să găsim apă. Apoi am reperat, la vreo zece kilumetri sud-est ceva ce semăna a lac şi, plini de speranţă, am grăbit pasul. Cînd am ajuns la ţintă, am descoperit cu disperare că era vorba de apă sărată. Atît de sărată că era imposibil să iei o înghiţitură cît de mică”.

Cu două bidoane, un tub de cauciuc şi un foc din baligă de cămilă au încercat să distileze apa pentru a o îndulci, dar şi-au dat repede seama că le trebuia aproape o oră de eforturi supraomeneşti ca să obţină mai puţin de o jumătate de oca de apă dulce. Au hotărît atunci să se împartă în două grupuri: Fraser şi Du Vivier, care au rămas pe loc să distileze cît mai mult lichid posibil, în timp ce Tait, Phillips şi Byrne urmau să-şi încerce norocul împotriva vreunei patrule sau vehicul inamic cu speranţa să le fure apa atît de preţioasă ce începea să-i obsedeze pe toţi.

Către miezul nopţii, al doilea grup s-a întors triumfător. Reuşise să atace un camion german izolat şi să pună mîna pe două canistre cu apă dulce. În plină euforie, cei cinci bărbaţi şi-au făcut chiar cîte un ceai cald.

Dar următoarele trei zile au continuat să meargă fără să găsească vreo picătură de apă şi obsesia setei a revenit. Spre sfîrşitul celei de-a treia zi, au văzut dintr-odată răsărindu-le la mai puţin de o sută de metri în faţă un întreg convoi italian ce făcea haltă în deşert. S-au repliat cu prudenţă şi s-au pus la adăpost. Unul din camioane oprise la oarecare distanţă de celelalte, ceea ce le-a dat pe loc britanicilor cîteva idei.

Îndată după căderea nopţii, s-au tîrît spre vehiculul izolat şi au reuşit să determine, după sunetul vocilor, că nu se

aflau la bord decît patru soldați italieni. La semnal, toți au făcut un salt înainte. Fraser s-a cățărat în cabina vehiculului, în timp ce, acoperiți de Du Vivier şi Byrne, cu revolverele în mîini, Tait şi Phillips săreau sub prelată şi-i neutralizau pe ocupanți. Aceştia, surprinşi cu totul, nici măcar n-au încercat să reziste, mulțumindu-se să-i roage să fie lăsați în viață.

Du Vivier i-a asigurat pe cît a putut în franceză şi le-a spus că, dacă rămîn liniştiți, nu le vor face nici un rău. Vorbe care i-au calmat îndată pe italieni: aceştia crezuseră că sînt atacați nu de soldați inamici, ci de vagabonzi arabi, ceea ce îi înspăimînta cu mult mai mult.

În timpul acesta, cu toții scotoceau camionul în căutare de apă. Fraser a încercat chiar să golească radiatorul, dar lichidul aflat înăuntru era cald, roşu de rugină şi absolut de nebăut. Tait a gustat cu lăcomie conținutul unei sticle, dar a scuipat cu o grimasă oribilă înghițitura absorbită: era benzină. Micul grup a trebuit să se mulțumească cu şterpelitul cîtorva cutii de conserve şi a unui mic reşou portativ cu benzină înainte să-şi reia fuga spre est.

A doua zi seara, total epuizați după o nouă zi de marş, Fraser şi echipa sa au decis că singura soluție ar fi să pună mîna pe un vehicul care să le permită să facă restul drumului. După un mic repaus, s-au pregătit pentru o ambuscadă în spatele stîncilor, alături de drum. Şansa li s-a arătat în mai puțin de o jumătate de oră, sub forma unei maşini uşoare care înainta foarte încet, cu toate farurile aprinse.

După cîteva clipe, au capturat-o şi i-au neutralizat fără greutate pe ocupanți, doi germani prea puțin combativi.

Cei cinci britanici s-au îngrămădit cum au putut în micul vehicul, împreună cu cei doi prizonieri pe care era limpede că nu-i vor lăsa la fața locului. Cu o țeavă de revolver aşezată delicat în spatele urechii drepte, şoferului i s-a ordonat să ia drumul spre Mersa-Brega – şi acesta s-a executat docil.

Pe acest drum, micul grup a trecut prin fața faimosului han atacat de Lewes ceva mai înainte. Din nou, hanul era înțesat de ofițeri inamici, dar nici unul nu a dat atenție

maşinii. Cei doi prizonieri germani n-au încercat, în ce-i priveşte, în nici un fel să se manifeste. Zece kilometri mai departe, Fraser a ordonat şoferului să părăsească drumul şi să se îndrepte din plin spre sud, dar, după vreo douăzeci de kilometri, vehiculul s-a înfundat într-un fel de chott de unde n-a mai putut fi scos. Nu le mai rămînea britanicilor decît să-şi ia rămas bun de la prizonierii lor, ceea ce au făcut cu cea mai mare curtoazie, şi, din nou, au plecat la drum pe jos. Nu mai aveau de parcurs decît şaizeci şi cinci de kilometri pînă la propriile linii. După două zile, sîmbătă 10 ianuarie 1942, au reuşit şi aceasta: Fraser şi oamenii săi, de nerecunoscut, bărboşi, în zdrențe, cu chipul tras, erau culeşi de o patrulă de automitraliere britanice. Unii au plîns de uşurare.

În paralel, o aventură analogă trăise o altă „patrulă pierdută”, compusă din zece oameni ai LRDG separați de ai lor în timpul unui atac aerian în plin deşert. Rămînînd la 30 decembrie doar cu puțină apă, nouă biscuiți şi o cutie de ciocolată vitaminizată aceştia au fost recuperați la 9 ianuarie de unitatea lor nu departe de Jalo, epuizați dar în viață.

X

Deşi întristat de moartea lui Jock Lewes, Stirling poate, de data aceasta, să fie mîndru de rezultatele obținute de grupul său: în numai cincisprezece zile, SAS a distrus nouăzeci de avioane la sol, numeroase vehicule şi, fapt şi mai important, a semănat un haos uriaş în rîndurile forțelor adverse. Stirling, care tocmai a fost promovat la gradul de maior – exact gradul ce-i făcea o atît de proastă impresie mai înainte – estimează pe bună dreptate că unitatea sa poate şi trebuie să fie una recunoscută. Cu un dispreț amabil față de regulile în vigoare face în aşa fel încît să-i dea simbolurile autonomiei.

Una din primele sale griji a fost să-i ceară sergentului Bob Tait, foarte priceput la asemenea gen de isprăvi, să

deseneze o insignă anume pentru Detaşamentul L: un pumnal încadrat de două aripi verticale, cu deviza „Cine îndrăzneşte, va învinge”. Fondul insignei este jumătate bleu închis, jumătatea bleu deschis dintr-un motiv foarte aparte şi foarte britanic. Printre membrii fondatori ai SAS, unul a făcut parte din echipa de vîslaşi ai Universităţii Oxford, Jock Lewes, iar celălalt din echipa Universităţii Cambridge, T.B. Langton. Nu trebuie să existe nici invidie, nici flagrantă nedreptate şi, prin urmare, fiecare din cele două mari echipe universitare vecine îşi vede culoarea figurînd pe noua emblemă. Pe de altă parte, Stirling şi tovarăşii săi explică de bunăvoie cui vrea să asculte – şi uneori chiar şi celorlalţi – că pumnalul nu-i un pumnal decît de circumstanţă şi că simbolizează de fapt spada magică Excalibur.

Abia concepută, această insignă l-a făcut pe Stirling să aibă cîteva noi confruntări cu statul major. La cererea oficială pe care el a adresat-o în legătură cu subiectul, i s-a răspuns că unitatea SAS fiind un detaşament şi nu un regiment, n-avea dreptul la o insignă aparte, şi că oamenii care îl formau trebuiau că continue să poarte emblemele regimentelor de origine. Dar noul maior a aruncat răspunsul la coş şi a început imediat să distribuie „pumnale înaripate” unităţii sale. Revanşa a apărut cînd, întîlnindu-l pe generalul Auchinleck, l-a auzit declarînd în public:

— Foarte frumoasă insignă. Excelentă idee.

Această „excelentă idee” n-a fost singura, căci Stirling a creat şi o insignă de paraşutist, care nu se obţine decît după şapte sărituri – şi s-a născut chiar într-un bar al hotelului Shepheard’s, din Cairo. Într-adevăr, acolo Jock Lewes a remarcat, după cîteva pahare cu whisky, pe o frescă murală, un superb ibis cu aripile desfăcute. L-a semnalat lui Stirling spunîndu-i că, luînd aripile şi înlocuind corpul păsării cu un paraşutist, ai putea avea o insignă foarte acceptabilă. Ideea a fost pe loc adoptată şi udată cum se cuvine. „Brevetul paraşutist” britanic se născuse.

O singură nuanţă: în grupul lui Stirling, debutanţii îşi poartă insigna pe mînecă şi nu sînt autorizaţi să o poarte pe piept decît după ce s-au distins într-o operaţiune. Această

marcă de satisfacție foarte oficioasă se va arăta un excitant mai eficace decît multe din decorațiile Majestății Sale.

Nedînd înapoi la nimic, Stirling îşi dotează de asemenea unitatea cu berete albe, unice şi fără precedent în armata britanică, dar, în fața protestelor suscitate de această inițiativă, adoptă repede o beretă de culoarea nisipului, ceva mai discretă.[1]

Se înțelege, însă, că în această lună ianuarie 1942, în care ofensiva „Crusader" declanşată la începutul lui decembrie de Auchinleck continuă încă victorioasă, insignele şi piesele de uniformă nu sînt singura preocupare a lui Stirling. Trebuie în acelaşi timp să-şi completeze efectivele – Lewes fiind ucis iar comandoul lui Fraser neajungînd încă la bază – şi să pună la punct cu comandamentul noi planuri de operațiuni.

Pentru aceasta, Stirling se duce la Cairo în primele zile ale lui ianuarie şi se prezintă la statul major cerînd să-l vadă de urgență pe generalul Auchinleck în persoană. Fapt care, ca din întîmplare, îl face să aibă un nou incident cu reprezentanții ierarhiei militare clasice. De peste o lună, Stirling a hotărît să-şi lase barbă, o barbă brună şi uşor cîrlionțată pe care o urmăreşte cu încîntare cum creşte. Dar privirea pe care o aruncă acestei excrescențe piloase generalul de stat major ce-i primeşte cererea de audiență la Auchinleck este cu mult mai puțin tandră.

— Cred că dacă vreți să-l vedeți pe comandantul şef va trebui mai întîi să vă bărbieriți, Stirling, îi spune generalul pe un ton profund şocat.

— Am foarte puțin timp, răspunde sec proaspătul bărbos. Iar pe general trebuie să-l văd imediat.

— Bine, suspină celălalt. Dacă vă place riscul…

Însă departe de a împărtăşi părerea adjunctului său, Auchinleck se preface că a căzut în admirația insolitei

---

[1] Abia în 1944 SAS vor adopta bereta roşie a trupelor aeropurtate britanice – cu excepția lui „Paddy" Mayne, care n-a vrut niciodată să cedeze în această problemă. Bereta de culoarea nisipului le-a fost totuşi redată în 1957.

înflorituri de pe maxilarul inferior al lui Stirling.

— Ce barbă superbă ! exclamă el la intrarea şefului SAS. Nu ştiu pentru ce să vă felicit mai întîi: pentru această admirabilă plantaţie sau pentru succesul raidurilor dv... Mai bine să vorbim de următoarele raiduri.

Întrebarea nu-l găseşte, desigur, pe Stirling nepregătit: el are deja planul său – revoluţionar, ca de obicei. Şi, repede, îi oferă lui Auchinleck cu o analiză a situaţiei la care acesta nu poate decît să adere. Benghazi, care era pe atunci principalul port de aprovizionare al forţelor Axei, a fost evacuat şi inamicul a fost obligat să transfere în mare grabă structurile dispozitivului său logistic într-un port mult mai îndepărtat, la Bouerat, dincolo de Sirta. la cinci sute de kilometri spre vest. Acolo trebuie dată lovitura, pentru a încerca în special distrugerea preţioaselor rezerve de carburant ale adversarului.

Foarte calm, Stirling „a schimbat viteza” în planurile sale de acţiune: nu mai este vorba de un raid asupra unui aerodrom izolat, ci de un atac prin surpriză asupra unui port important, populat şi păzit în permanenţă. Auchinleck rămîne încremenit un moment, apoi întreabă care vor trebui să fie efectivele angajate.

— Nu mai mult de o duzină de oameni, replică Stirling. Dar voi avea nevoie de asemenea şi de concursul lui Special Boat Section (SBS)*.

„Special Boat Section” este o unitate la fel de aparte, cu care scoţianul pare să aibă scopuri destul de precise. Este vorba de un grup, constituit la origine în cadrul Layforce,** a cărui misiune constă în explorarea discretă a porturilor şi ţărmurilor inamicului în canoe şi bărci pneumatice. La dizolvarea lui Layforce, SBS şi-a obţinut independenţa, iar Stirling crede în mod firesc că ar putea constitui un sprijin extrem de preţios pentru SAS. Nu-i va trebui mult timp să aibă cîştig de cauză şi să „recupereze” în întregime această unitate amfibie.

* Secţia specială ambarcaţiuni (engl.)

** Forţa lui Lay (a se vedea cap II).

După ce şi-a expus planul, Stirling obţine cu uşurinţă de la Auchinleck autorizaţia de a înrola şase ofiţeri şi patruzeci de soldaţi în plus pentru a întări „Detaşamentul L”. Decis să ajungă la Jalo la 10 ianuarie cel mai tîrziu, pentru a pregăti raidul asupra portului Bouerat, şeful SAS se va transforma în grabă în sergent recrutor – şi din nou va beneficia de o şansă extraordinară.

Datorită acestei şanse – adăugată, trebuie să o spunem, fraternităţii scoţiene – el va angaja aproape instantaneu un element de o valoare excepţională: un tînăr ofiţer de la Queen’s Own Cameron Highlanders* pe nume Fitzroy McLean.

Scoţian dintr-o familie bună şi diplomat cu o carieră deja promiţătoare – ataşat la ambasada din Paris, apoi la cea din Moscova, reuşind să viziteze Asia sovietică, el făcea la Foreign Office** figură de expert în problemele U.R.S.S. – Fitzroy McLean nu reuşise să ajungă în armată decît cu preţul unui ocol aproape unic în analele militare: alegîndu-se deputat.

Cînd s-a declarat războiul, el ceruse să se angajeze, dar superiorii săi i-au replicat că, în calitate de diplomat, era mobilizat pe loc. Scoţian şiret, el a căutat ceva care să-l facă total indezirabil în ochii celor de la Foreign Office. A căutat şi a găsit.

— Domnule, i-a declarat el superiorului său direct, mă gîndesc să urmez o carieră politică.

Doar la aceste cuvinte, superiorul a încruntat din sprîncene cu un aer scandalizat.

— O carieră politică? Cum aşa?

— Da, mă gîndesc să mă prezint la alegeri.

---

* Regiment scoţian cu anumite particularităţi. Cameron este un vechi clan scoţian, capabil să-şi traseze arborele genealogic pînă la regele Robert I. Există, de asemenea, în ultimele trei sute de ani, o sectă de cameronieni. În armata britanică, aceşti cameronieni (infanteria scoţiană) sînt descendenţii direcţi ai „gărzii cameroniene” (Cameronian guard), prima oară folosită pentru restabilirea ordinii în Highland (zona muntoasă a Scoţiei), după lupta de la Killiecrankie (1689 – în lupta de aici împotriva forţelor lui William III s-a înregistrat o victorie scoţiană, dar revolta a fost curînd reprimată).

** Foreign Office – Ministerul de Externe britanic.

Mare grozăvie ! După ce şi-a înghiţit cu greu saliva, superiorul a proclamat pe un ton profund dezgustat:

— În acest caz, înţelegeţi că va trebui să vă daţi demisia din serviciu.

— Bineînţeles, domnule, făcu McLean cu un aer prefăcut.

Chiar a doua zi el demisiona şi se angaja ca soldat de clasa a doua în Cameron Highlanders, regimentul în care serveau în mod tradiţional membrii familiei sale. După un program sever de instrucţie, ritmat de sunetul cimpoaielor în cazarma regimentului din Inverness, a fost ales pentru plutonul de elevi-ofiţeri şi înaintat sublocotenent. În acel moment, Foreing Office-ul, tenace, a fost cît pe ce să-l recupereze şi l-a obligat să meargă pînă la capăt cu intenţiile pe care şi le mărturisise.

Ameninţat să fie rechemat la biroul din Londra pentru a tria telegrame, sublocotenentul McLean s-a năpustit pe cea din urma ocazie ce i se oferea. În Lancashire aveau loc alegeri parţiale, la care s-a prezentat foarte oficial drept candidat conservator. După o campanie electorală ultrarapidă şi, în orice caz, cu totul improvizată, a fost, spre surpriza generală – şi îndeosebi a lui însuşi – ales cu o confortabilă majoritate. După care, eliberat de orice ameninţare birocratică, a demisionat din nou şi s-a alăturat în grabă unui contingent ce se îmbarca pentru Egipt, pentru a întări al doilea batalion Cameron din deşert [1].

În acest moment al carierei sale militare îl întîlneşte Stirling la Cairo. Cei doi bărbaţi nu sînt nişte necunoscuţi unul altuia, căci McLean e un bun prieten al unuia din fraţii lui Stirling. Peter [2],diplomat ca şi el, şi care se întîmplă să fie în acest moment secretar de ambasadă în capitala egipteană.

În faţa unui pahar, Stirling ascultă povestea aventurilor

---

[1] Trebuie precizat că după război Fitzroy McLean s-a prezentat din nou – dar de data aceasta în mod serios – la alegeri şi a devenit un parlamentar eminent.

[2] David Stirling avea două surori şi trei fraţi: Peter, diplomatul, Hugh, ofiţer în Garda scoţiană, care va fi ucis în primăvara lui 1941, şi William, care va trece din Garda scoţiană în SAS, unde va comanda al doilea regiment.

lui McLean – şi a eforturilor sale supraomeneşti de a face războiul împotriva tuturor. Şi decide cît se poate de firesc că îi „trebuie” acest scoţian încăpăţînat şi inteligent.

— De ce nu vii în brigada Special Air Service? întreabă el insidios.

— Ce-i asta?

— Hm, păi…, face Stirling, propriu-zis nu-i chiar o brigadă. Dacă te iei după efective, e mai mult o secţie. Dar eu mă ocup de ea, împreună cu cîţiva prieteni…

Şi începe să-i explice unui McLean din ce în ce mai atent obiectivele şi principiile de funcţionare ale unităţii.

„L-am întrebat – povesteşte McLean într-o remarcabilă şi savuroasă carte de amintiri – ce vrea să însemne exact Special Air Service. Mi-a răspuns că însemna pur şi simplu că toată lumea trebuia să facă un antrenament de paraşutist. L-am întrebat atunci dacă îi plăcea paraşutismul. Mi-a mărturisit că-l găsea extrem de dezagreabil, dar că putea fi util cînd doreai să-ţi vîrî nasul în locuri neaşteptate – de pildă în spatele liniilor inamicului”.

La sfîrşitul convorbirii, McLean este convertit şi angajat. Este imediat trimis spre tabăra de antrenament de la Kabrit cu un camion „încărcat de pistoale-mitralieră, paraşute, pachete de explozibile şi cu doi sergenţi întorşi, din permisie, a căror discuţie i se pare cît se poate de edificatoare:

„Paraşutaţi greşit… Raţiile dispărute… Muniţiile dispărute… Apa dispărută… Nu poţi şti dacă li s-au deschis paraşutele sau ce s-a întîmplat !… Cînd i-au regăsit erau morţi… Patrulă inamică…, Tras o rafală la întîmplare… Nu puteai vedea nimic în noapte… Trebuie să fi sărit cu o mină”.

Rezumatul acesta este evident al operaţiei-catastrofă din luna noiembrie. Dar, culme a fericirii, McLean este întîmpinat în tabăra de la Kabrit de un colos scoţian imperturbabil şi sinistru pe nume Duncan, infirmier la Aberdeen în civilie, care îi indică un cort cu încurajatoarele cuvinte:

— Ah ! Bietul domn care locuia acolo n-o să mai aibă nevoie de el. Şi nici de lucrurile lui.

Abia s-a instalat McLean şi un bărbos cu aerul uşor

epuizat pătrunde grăbit în cort. Este „bietul domn” – mai precis Bill Fraser, pe care toți îl credeau mort şi care tocmai a sosit de la Jalo după periplul său de necrezut în deşert. McLean se alege cu mutatul.

O altă lovitură norocoasă pentru Stirling este, aproape în acelaşi timp, recuperarea în bloc a cincizeci de paraşutişti ai Franței libere veniți din Siria cu doi ofițeri, căpitanul Bergé, un meridional vioi şi şiret, şi locotenentul Jordan, un om din nord calm şi gînditor. Cu toții au făcut antrenamentul de paraşutism la şcoala de la Ringway, încît nu rămîne decît să-i inițiezi în metodele particulara ale SAS, mai ales în ce priveşte sabotajul.

Pentru aceasta, Stirling le găseşte un profesor minunat: căpitanul Bill Cumper, pe care îl „împrumută”, în principiu pentru două săptămîni, de la trupele de geniu. În vîrstă atunci de vreo patruzeci de ani, Cumper este un superb cockney* altfel decît restul lumii. După douăzeci de ani petrecuți în armată, a devenit ofițer odată cu războiul şi a putut să arate curînd că ştie totul despre explozibile, care erau pasiunea şi meteahna sa. El este mai ales cel care s-a ocupat de toate distrugerile atunci cînd s-a retras Armata a VIII-a.

De un blond cînepiu, cu surîsul în colțul buzelor şi mersul leneş, el se prezintă la SAS cu cascheta înclinată pe o sprînceană, un detonator deasupra urechii şi buzunarele umflate de dispozitive foarte diverse, dar avînd toate în comun particularitatea de a face un zgomot infernal atunci cînd explodează. Cu francezii intră pe loc într-o lună de miere: cu tot îngrozitorul său accent cockney, despre care se bănuie că e foarte atent cultivat, umorul său muşcător e sesizat de toți, iar pasiunea sa pentru explozibili îi cuprinde pe toți. La cîteva ore după sosirea sa, toți cei aflați în tabăra de la Kabrit sînt deja obligați să-şi înfunde urechile cu vată.

---

* Cockney – poreclă dată în general londonezilor, dar mai ales celor născuți în East End. Asupra originii cuvîntului încă sînt discuții. Există un accent cockney caracterizat îndeosebi prin substituirea lui *v* cu *w* şi invers, schimbarea sunetului unor vocale ş.a.

Cu toate acestea, la capătul celor cincisprezece zile, cînd francezii amenință cu greva dacă li se ia instructorul miraculos, Stirling reuşeşte, cu prețul unor intrigi dintre cele mai urîte, să-l ataşeze pe Cumper la SAS în mod permanent, spre marea bucurie a principalului interesat, care s-a simțit de la început la el acasă în această unitate atît de aparte.

Anecdotele despre Bill Cumper nu vor întîrzia să se înmulțească printre oamenii lui Stirling, cît se poate de mîndri de prezența acestui fenomen printre ei. Într-o zi, un ofițer dintr-un regiment foarte distins se găsea într-o popotă, cu o ceaşcă de ceai în față, cînd Cumper, cu detonatorul tot la ureche şi cămaşa descheiată pînă la buric, vine să se prăvale într-un fotoliu din apropierea lui. Ofițerul îl priveşte cu dezgust şi se afundă foarte ostentativ în lectura ziarului său. La care Cumper îi strigă celui ce servea:

— Hei, bătrîne, adu-mi un ceai, să am aerul unui ofițer !

Vecinul său are bunul simț să-şi strîngă jurnalul şi să-şi ceară scuze. După cîteva minute, cei doi bărbați sînt cei mai buni prieteni din lume.

O altă istorioară este încă şi mai semnificativă, prin eroismul calm pe care îl presupune. În timpul unui raid în jeep* spre Benghazi, maşina lui Cumper este pulverizată de un obuz, dar ocupantul ei a avut timpul să sară înaintea exploziei. Pune ochii pe jeepul vecin condus de sergentul Bennet, dar ratează săritura, cade în mijlocul drumului şi-i strigă lui Bennet care tocmai frîna brusc:

— Prietene, dacă în felul ăsta îți tratezi pasagerii, te previn că nu voi urca în maşina ta decît atunci cînd ai să înveți să conduci ca lumea.

---

* Jeep-ul creat de firma americană Wyllis Overland, a fost cea mai răspîndită maşină uşoară de luptă a armatelor aliate, în timpul războiului. Numele vehiculului era o combinație între G P – inițialele sintagmei *General Pourpose*, „scopul tuturor”, un fel de parolă în S.U.A., în vremea conflagrației mondiale, şi numele unui îndrăgit personaj din filmele de desene animate, Eugene the Jeep, micul rozător, însoțitorul lui Popeye marinarul creat de Walt Disney şi binecunoscut fiecărui american ca fiind asociat cu faptele de bravură. Jeep-ul cîntărea 1 100 kg, avea un motor de 54 CP şi o autonomie de 350 km.

Alt recrut de marcă: Randolph Churchill, fiul primului ministru, care abandonează un post la statul major din Cairo pentru a se alătura cu entuziasm „Detaşamentului L”. A făcut deja în Marea Britanie antrenamentul comandourilor, dar n-a văzut în viața sa o paraşută. Pentru a-l încuraja, Stilling decide să sară cu el la prima experiență de acest fel. Trece primul de uşă şi Churchill îl urmează – ca să se regăsească după cîteva clipe, în mod curios, la aceeaşi înălțime în aer.

— Slavă Domnului, chestia asta s-a deschis ! îi strigă el lui Stirling.

— Da, răspunse celălalt, dar uitați-vă cu ce viteză coborîți !

Pentru un motiv ce n-a fost niciodată lămurit, Randolph coboară cam de două ori mai repede decît şeful său şi este cît pe ce să moară la aterizare. Faptul însă nu-l descurajează.

Odată încheiată operațiunea de recrutare, Stirling trebuie să treacă la „lucruri serioase” – adică la pregătirea raidului de la Bouerat. Se îndreaptă spre Jalo cu avionul, iar aici i se alătură doi membri ai Special Boat Service (SBS), căpitanul Duncan şi caporalul Barr, transportînd un întreg asortiment de bombe adezive destinate a fi lipite pe coca vapoarelor şi o canoe demontabilă, precum şi un ofițer şi un sergent al RAF.

La 17 ianuarie începe raidul. Şase camionete şi un vehicul prevăzut cu stație radio al LRDG pornesc la drum, transportindu-i pe Stirling, şaisprezece oameni din SAS, şi pe cei patru reprezentanți ai SBS şi RAF. Detaşamentul LRDG îi cuprinde pe căpitanul A.D.N. Hunter. şeful convoiului, navigatorul Mike Sadler şi doisprezece bărbați, şoferi, mitraliori şi mecanici.

Primele cinci zile, de traversare a deşertului, acum familiar tuturor, trec fără alte incidente în afara cîtorva pene. În seara zilei de 22, convoiul atinge crestele dominînd uedul* Tamit, la vreo optzeci de kilometri de Bouerat, unde se aşază

* Ued – curs de apă caracteristic deşerturilor din Africa de Nord şi Arabia, care seacă în cea mai mare parte a anului.

tabăra pentru noapte. Pe Stirling îl preocupă un lucru: încă nu există ştiri de la secția de informații a RAF, din Cairo, care trebuia să transmită comandoului prin radio analizele făcute pe baza ultimelor fotografii aeriene luate la Bouerat. Se încearcă din nou stabilirea contactului radio, cu tot riscul detectării de către stațiile gonio inamice, şi se reuşeşte prinderea postului din Siwa. Răspunsul RAF este foarte decepționant: analiza este în curs şi rezultatele nu sînt încă disponibile. Stirling ridică din umeri cu amărăciune.

A doua zi dimineața, vehiculele încep coborîrea în uedul Tamit, spre fundul trecătorii, pe pantele stîncoase ce par impracticabile. Camionetele oscilează, dar, în mod miraculos, nici una nu se răstoarnă.

Abia ajunse jos camionetele, se dă alarma. Un mic avion de recunoaştere italian survolează locul, descrie un cerc şi se îndreaptă spre nord. Fără nici o îndoială convoiul a fost reperat. Hunter dă îndată ordinul de a dispersa vehiculele şi de a le pune pe cît posibil la adăpost.

În mai puțin de o jumătate de oră urmează atacul. Şase bombardiere sosesc în şir şi mitraliază şi bombardează timp de o oră. În ued s-a declanşat infernul. Un bombardament intens asurzitor, însoțit de un adevărat vînt de nisip ridicat de explozii.

Apoi, brusc, totul încetează. Bombardierele au plecat şi un calm aproape supranatural coboară în viroagă. Nu pentru multă vreme: alte trei avioane revin şi reiau un bombardament ce va dura, de data aceasta, pînă la orele 6 seara.

În sfîrşit avioanele se îndepărtează şi Hunter poate da oamenilor săi, pe jumătate surzi şi orbiți ca şi el, ordinul să se regrupeze în coloană. Atunci se observă dispariția vehiculului cu stație radio. A fost volatilizat de bombe ? A încercat să se îndepărteze prea mult şi a fost capturat de inamic ? Nimeni nu va şti vreodată. Fapt este că nu subzistă nici cea mai mică urmă din el sau din ocupanții săi. Astfel, de acum înainte nu mai există vreo speranță de informații mai precise din partea statului major.

Cu toate acestea, convoiul îşi reia drumul, iese din ued

şi, către orele 20, urmează halta decisivă. Drumul spre Bouerat este la îndemînă. Se stabileşte să plece pe el o singură camionetă la bordul căreia se îngrămădesc cum pot Stirling şi întreg comandoul său, cu Hunter şi Sadler.

Dar, chiar înainte să ajungă la drum, se produce o nenorocire. Partea din faţă a vehiculului nimereşte într-o groapă şi, în uriaşa zdruncinătură ce se produce, canoea de lemn pe care au montat-o Duncan şi Barr e strivită şi ruptă în două. Nici o speranță s-o mai faci utilizabilă.

Stirling ridică din nou din umeri: cu atît mai rău dacă trebuie să renunțe să se ocupe de navele din portul Bouerat, vor avea destul de lucru cu instalațiile portuare – şi mai ales cu rezervoarele de carburant. Operațiunea continuă. Cu ascuțimea obişnuită a minții sale şi cu simțul său de improvizație, Stirling găseşte imediat un alt obiectiv pentru Duncan şi Barr: să distrugă stația radio din Bouerat.

— Aveam chef de asta de la început, îi mărturiseşte el lui Duncan, dar, dat fiind primul obiectiv, nu eram destui s-o facem. După cum vezi, şi nenorocirea-i bună la ceva.

Starea sa de spirit, neschimbată, produce încă o dată cele mai bune efecte: David Stirling face parte dintre acei oameni care reuşesc constant să dovedească faptul că buna educație este o calitate a celor ce comandă. Toată lumea îşi reia locul în camionetă, surîzînd şi glumind.

Foarte curînd ajung la drum, unde vehiculul prinde viteză. S-a lăsat noaptea şi Hunter, foarte calm, nu ezită să aprindă farurile.

— Ar fi prea stupid să lovim un autobuz, comentează el. Şi inutil să-i facem pe italieni să ne dea o amendă.

Cei din SAS surîd: cînd sînt cu oamenii din LRDG, se înțeleg. Ca între aleşi.

La miezul nopții, Mike Sadler face un semn. Potrivit calculelor sale, au ajuns la mai puțin de doi kilometri de obiectiv. Camioneta părăseşte drumul şi se afundă vreo zece metri într-un teren accidentat înainte de a se opri. Stirling şi Hunter sar pe pămînt, se pun de acord şi-şi reglează ceasurile. Recuperarea precis la orele 2 dimineața, ceea ce lasă o sută douăzeci de minute comandoului pentru a merge

să se amuze la Bouerat.

Primul grup plecat este cel compus din căpitanul Duncan, caporalul Barr şi caporalul Rose, toţi membri ai SAS, care trebuie să se ocupe de staţia radio. Apoi, la intervale de cinci minute, se pierd în noapte un grup de şase oameni condus de Stirling în persoană şi un alt grup de şapte membri comandaţi de sergentul-major Riley. Aceste două comandouri trebuie să intre în port, fiecare la o extremitate, şi să provoace cît mai multe distrugeri, înainte de a se întoarce la locul de întîlnire cu propriile lor mijloace.

Soldaţii străbat mai întîi cîmpul, apoi se strecoară printre case. Curînd ajung pe jetela* portului. Spre marea lor surprindere, acesta pare pustiu: nici o santinelă, ceea ce uşurează considerabil sarcina asediatorilor şi, cu excepţia cîtorva bărci de pescuit, nu se găseşte nici un vapor ceea ce face şi mai puţin regretabilă distrugerea canoei.

Tăcuţi şi eficienţi, soldaţii SAS încep atunci să exploreze sistematic vastele depozite de pe chei. Sînt încîntaţi de ce văd şi grupul condus de Stirling pune bombe în două hangare care adăpostesc o staţie de pompare a carburantului şi un depozit de alimente plin cu cutii. Grupul a ajuns aproape de extremitatea cheiului cînd este dată alarma pe muteşte: dinspre trecerea printre două hangare Stirling a auzit un zgomot înăbuşit de paşi. Se lipeşte de zid chiar în clipa în care un corp se loveşte de el în întuneric, cu o înjurătură foarte britanică: este sergentul-major Riley.

— Ce dracu' faceţi aici ? îl întreabă Stirling printre dinţi. Trebuia să fiţi de partea cealaltă.

— Am terminat treaba, sir, răspunde Riley cu vocea scăzută. Am pus cîteva „ouă" lîngă o staţie de pompare, un depozit de provizii şi un atelier mecanic. Ne întorceam pe aici pentru a evita un post de pază aflat la capătul celălalt al cheiului.

Cele două grupuri se separă din nou şi cel al lui Stirling

---

* Jetelă – dig care se construieşte la intrarea într-un port maritim sau la gura unui fluviu care se varsă într-o mare fără maree, pentru a se evita înnisiparea sau pentru a uşura transportul aluviunilor.

porneşte în direcţia drumului. În timpul acestei retrageri tăcute, caporalul Seekings se apropie brusc de şeful său, îi atinge braţul şi îi arată, în penumbră, forme rotunjite aliniate regulat. Micul grup înaintează şi se găseşte în faţa mai multor rînduri de rezervoare gigantice de carburant. După miros, este evident că aceste cuve, cu capacitatea de douăzeci de tone fiecare, au fost umplute de curînd. Un noroc nesperat pentru comando. Sînt acolo optsprezece cuve grupate cîte trei. În cîteva minute, soldaţii SAS aşază o duzină de bombe. Stirling se întoarce cu gîndul să se îndepărteze, cînd se loveşte din nou de cineva în întuneric – şi din nou se găseşte faţă în faţă cu sergentul-major Riley.

— Văd că nu-i chip să fac un pas fără dumneata, mormăie Stirling stăpînindu-şi cu mare greutate un rîs nebun de licean. În sfîrşit, dacă tot sînteţi aici, să ne întoarcem împreună.

E acum două fără un sfert şi cele două grupuri se îndreaptă spre locul fixat pentru întîlnirea cu Hunter. Pe drum, Riley îi da de ştire lui Stirling că a reuşit să saboteze un post al DCA* fără să fie reperat.

Cîteva sute de metri mai departe, li se prezintă o nouă ocazie: un parc auto cu douăsprezece camioane nou-nouţe. Stirling se ocupă el insuşi de ele, punînd cele douăsprezece bombe în mai puţin de cinci minute. Cu toată această treabă suplimentară, comandoul ajunge exact la timp la locul de întîlnire cu Hunter şi oamenii lui.

Aceştia încep, totuşi, să fie neliniştiţi: căpitanul Duncan şi caporalii Rose şi Barr, care ar fi trebuit să se întoarcă primii după ce s-au ocupat de staţia radio, n-au apărut. Ceilalţi îi aşteaptă. Minutele trec şi tensiunea începe să crească.

La orele 2 şi 40, un foc superb de artificii destinde puţin atmosfera: rezervoarele de carburant au sărit în aer, aprinzînd orizontul într-un zgomot asurzitor. Oamenii lui Stirling strigă de trei ori ura. Ştiind cît de vital este

---

* DCA – abrevierea de la *Defense contre Aeronefs*. DCA avea drept scop reperarea avioanelor inamice şi distrugerea lor. Astăzi termenul folosit este „Defense antiaérienne” sau „Defense aérienne du territoire”.

carburantul pentru armata lui Rommel, toți înțeleg exact importanța actului întreprins de ei.

Dar Duncan, Barr şi Rose încă n-au venit. Hunter anunță că nu-i mai poate aştepta fără să pună în primejdie întreg grupul. Trebuie să se îndepărteze cu orice preț cît timp este încă noapte. Dimineața se vor adăposti, iar seara vor trimite un mic detaşament să încerce să-i găsească pe absenți.

La ivirea zorilor, Hunter reuşeşte efectiv să-şi ascundă în mărăciniş vehiculele, acoperite cum se cuvine cu plasele de camuflare. Avioane trec fără încetare, căutîndu-i în mod vizibil pe autorii raidului din noaptea precedentă, dar, încă de la începutul după-amiezii, se porneşte un violent vînt de nisip care pune capăt definitiv oricărei activități aeriene. Deşi condamnați şi ei să sufere efectele acestei furtuni, oamenii lui Stirling şi Hunter nu pot decît să se bucure.

Totuşi, seara vîntul se domoleşte şi, către orele 21, Stirling se îmbarcă la bordul unei camionete, împreună cu Hunter, Riley, Seekings şi Cooper, pentru a porni în căutarea lui Duncan, Barr şi Rose. Vehiculul se angajează pe drumul spre Bouerat pe care norocul le surîde din nou: după vreo trei kilometri, Stirling repereazăpe marginea drumului cîteva bastoane încrucişate. Este semnul de recunoaştere convenit cu Duncan.

Camioneta se opreşte şi cei trei pierduți nu întîrzie să apară, foarte calmi şi surîzători.

— Ce-i cu stația radio ? întreabă imediat Stirling.

— Distrusă, răspunde Duncan. Cu treizeci de livre de trinitrotoluen nu cred să fi rămas altceva decît fum.

Apoi, ei explică motivele întîrzierii: la intrarea în stație unul din membrii grupului a lovit o canistră goală şi zgomotul a alertat santinelele. Cei trei au trebuit să se ascundă tot timpul cît paznicii au căutat în clădire şi să aştepte ca soldații inamici, negăsind nimic, să se liniştească. Operațiunile de sabotare n-au putut fi, de aceea, terminate înainte de orele două, iar cînd micul grup a reuşit să ajungă la locul de întîlnire acolo nu mai era nimeni. Pe drum, Duncan şi cei doi tovarăşi ai lui au beneficiat de focul de

artificii aprins de Stirling.

— Ce-ați făcut de fapt ? a întrebat el. Ai fi zis că o întreagă flotilă de petroliere începuse să sară în aer.

— Nu erau decît rezervoare, dar au același efect, preciză Stirling.

— Frumoasă treabă.

Găsind primul punct de întîlnire pustiu, Duncan, Barr și Rose s-au îndreptat spre cel de-al doilea punct fixat, aflat vreo doisprezece kilometri mai departe, și și-au petrecut restul nopții și ziua următoare ascunși într-o mică grotă.

Împreună cu cei trei noi pasageri, camioneta își reia drumul din fericire pustiu în acel moment. Dar Stirling dorește perfecțiunea. I-au mai rămas bombe și nu vrea să le ducă înapoi la Jalo. Nu încetează să găsească alte obiective, înainte să se alăture grosului convoiului. Norocul îl face să descopere încă un rezervor de carburant lîngă drum. Un surîs sardonic îi luminează îndată trăsăturile.

— Sînt sigur, spune el cu voce înceată, că acestor domni din Long Range Desert Group le-ar plăcea o mică demonstrație despre cum ne facem treaba. Apoi, noaptea e rece și ar fi plăcut să ne putem încălzi puțin mîinile.

La fel de interesat pe cît șeful său, caporalul Seekings ajustează un detonator de zece secunde pe o bombă pe care o așază lîngă rezervor înainte să o ia la fugă din toate puterile către camioneta oprită la oarecare distanță. Cele zece secunde trec și nu se întîmplă nimic. Stirling sare atunci din camionetă și, însoțit de Seekings, se duce să vadă ce n-a mers. Chiar în clipa în care ridică bomba, detonatorul se declanșează. Înainte de-a se arunca în șanț, împreună cu Seekings, Stirling aruncă departe bomba, care explodează în mijlocul drumului. După care, scuturîndu-se de praf, pregătește cu meticulozitate o a doua încărcătură, pe care o instalează el însuși pe rezervor.

A doua bombă funcționează perfect și, în timp ce camioneta se depărtează cu toată viteza, rezervorul se aprinde cu mare zgomot.

Un sfert de oră mai tîrziu, comandoul scapă ca prin urechile acului. În timp ce șoferul grupului LRDG, Gibson,

zis şi „Flash” pentru gustul vitezelor mari, continuă să conducă foarte repede, de o parte şi de alta a drumului ţîşnesc siluete şi încep să răsune primele focuri. Ambuscada.

Gibson apasă cu toată puterea pe accelerator, continuînd să conducă drept înainte. În picioare, în spatele vehiculului, cu cîte o „Thompson” la şold, Cooper şi Seekings îi mitraliează de foarte aproape pe soldaţii italieni care au sărit pe şosea. Trei sau patru dintre ei cad la pămînt în timp ce grenada zboară în aer, iar camioneta se îndepărtează cu toată viteza.

— Bine jucat, spune Stirling bătîndu-l cu palma pe umăr pe Gibson, care va primi „Medalia Militară” pentru sîngele rece arătat în această operaţiune.

Dar prima recompensă pentru toţi participanţii este cafeaua stropită cu coniac care îi aşteaptă în zori, cînd ajung din urmă, întregi şi nevătămaţi, restul convoiului.

XI

Dacă raidul lui Stirling şi al oamenilor săi la Bouerat a fost un succes total, nu acelaşi lucru se poate spune din nefericire, despre ansamblul operaţiilor Armatei a VIII-a britanice. După ce a părut victorioasă şi a permis forţelor lui Auchinleck să treacă de Benghazi, ofensiva „Crusader” s-a oprit brusc şi, la 21 ianuarie 1942, Rommel a lansat o contraofensivă fulgerătoare, care îi va permite să recucerească Benghazi la 29 ianuarie, să-i respingă pe britanici spre Gazala şi să ameninţe din nou Tobruk, pe care, de această dată, pare pe punctul de a-l cuceri.

Stirling află aceste veşti pur şi simplu dintr-un buletin de ştiri al BBC-ului* recepţionat pe drumul ce-l duce la Jalo. Ele îi aduc, între altele, răspunsul la o întrebare ce îl frămînta în permanenţă după raid: de ce nici un vas, oricare

* BBC – British Broadcasting Corporation, numele oficial al radioteleviziunii britanice.

i-ar fi fost tonajul, nu se găsea în portul Bouerat ? Rommel, recucerind Benghazi, nu mai trebuia să facă din Bouerat principalul său centru de tranzit.

Dar amploarea contraofensivei germane duce în mod firesc la altă întrebare: Jalo va mai fi în mîinile britanicilor cînd micul grup al lui Stirling va ajunge acolo ? Se hotărăşte apropierea de oază cu cea mai mare prudență. Prudență perfect justificată, deoarece soldații SAS nu vor mai găsi la Jalo, amenințată de înaintarea inamicului, decît o patrulă LRDG procedînd, sub ordinele căpitanului Timpson, la ultimele distrugeri înaintea abandonării locului. Încă din zorii următoarei zile Stirling şi trupa sa pleacă spre Siwa înainte de a ajunge la tabăra lor de bază de la Kabrit, unde lui „Paddy" Mayne începe să i se pară că trece prea încet timpul, pe care îl omoară într-un fel ce-i neliniştește puțin chiar pe oamenii săi.

Prima sa grijă a fost să-şi confecționeze un pat de doi metri lățime, copios umplut cu cîlți, în care s-a instalat cu vreo zece kilograme de romane polițiste. Zile întregi nu se ridică din pat. În alte zile nu se dă jos din patul somptuos decît să meargă să bea cu subofițerii, pe care în mod regulat îi bagă sub masă.

Starea aceasta de lucruri îl face evident furios pe Stirling, cînd o descoperă, la sosirea la Siwa. Are loc o expliraţie dură între cei doi bărbați dar, fiecare lăsînd de la sine, lucrurile se aranjează destul de repede. Adevărul este că e imposibil să-i ceri unui om ca Mayne să se transforme în gestionar de bază şi în instructor cînd singura sa vocație este lupta.

Stirling înțelege aceasta. Îl însărcinează oficial pe sergentul-major Riley cu instrucția şi îi promite unui „Paddy" Mayne înseninat „puțin sport" cît de curînd.

Stirling nu face deloc promisiunea aceasta cu uşurință. Are în cap idei precise, cele mai multe privind Benghazi, redevenit marele port de aprovizionare al lui Rommel – port care a constituit mereu, de la începutul războiului, un simbol pentru beligeranții celor două tabere, una din țintele privilegiate ale tuturor ofensivelor şi contraofensivelor lansate de o parte şi de cealaltă. În repertoriul glumelor clasice ale

Armatei a VIII-a s-a ajuns să se vorbească de „Benghazi Stakes” (premiul Benghazi) sau de „Benghazi Handicap” pentru a desemna cursa cel puțin bianuală spre acest port atît de rîvnit. Să meargă să dea personal o raită devenise o adevărată obsesie pentru Stirling

Îi vorbeşte destul de repede despre aceasta generalului Marriott, unul din protectorii săi obişnuiți împotriva tracasărilor celor numiți de oamenii săi în derîdere „Short Range Shepheard's Group” (grupul cu rază scurtă de acțiune al hotelului Shepheard), altfel spus, statul major. Marriott, cu care el prînzeşte la Cairo, începe prin a găsi proiectul nebunesc, mai ales cînd interlocutorul său îi precizează cu o voce blîndă că are în vedere să intre în oraş cu maşina. Dar Stirling are arta convingerii şi, la sfîrşitul convorbirii, Marriott aproape că s-a raliat punctului său de vedere şi în orice caz promite să-l ajute în pregătirea acestui raid.

Mulțumită lui Marriott, Stirling poate recruta un tînăr ofițer de informații pe nume Gordon Alston, care, întrucît petrecuse un an întreg la Benghazi, se arătă a fi un ghid extrem de prețios. Apoi el angajează doi ofițeri ai SBS, căpitanul Ken Allot şi locotenentul David Sutherland, venit de la Black Watch; urmează un fost om de afaceri belgian, trecut la serviciile de informații, care vorbea curent araba, Bob Melot.

Prima patrulă cu destinația Benghazi părăseşte în cele din urmă Siwa la 15 martie, în zori. Cuprinde un „Ford” break camuflat în aşa fel încît să semene cu o maşină a comandamentului german şi echipat cu patru mitraliere capabile să tragă în toate direcțiile. La bordul său iau loc Stirling, Mayne şi Bob Melot cu cîțiva soldați. O maşină germană adevărată capturată de la inamic îi urmează cu locotenentul Sutherland şi sergentul Moss. Doi soldați arabi fac şi ei parte din expediție, la sugestia lui Melot, ca cercetaşi şi interpreții. Sînt aproape 650 de kilometri de parcurs pe un fost drum de caravane ce se va arăta periculos din mai multe cauze. „Mine termos”, numite astfel datorită formei, fuseseră îngropate de germani în numeroase locuri, şi maşina locotenentului Sutherland explodează la trecerea peste una

din ele. Sutherland şi Moss, răniţi, trebuie evacuaţi spre Siwa de una din camionetele LRDG care însoţesc expediţia.

Situaţia devine mai confortabilă cînd se atinge în sfîrşit drumul de coastă spre Benghazi. Rulînd noaptea, cu toate farurile aprinse, şoferii ating şi 120 kilometri pe oră, „să se destindă puţin.” Însoţit de Bennet, de Rose şi de Burns, „Paddy” Mayne se separă de grupul principal. El va efectua pe aerodromul de la Derna, pe care germanii l-au recucerit la 3 februarie, un raid ce-i va permite să distrugă fără cel mai mic incident cincisprezece avioane şi un stoc de torpile.

Celelalte raiduri pe aerodromuri prevăzute ca accesorii la această primă „operaţie Benghazi” se arată mai puţin fericite. Alston se pierde cu grupul său şi nu reuşeşte să mai găsească terenul de la Berka. Sublocotenentul Dodds, nou venit la SAS, se loveşte, la Slonta, de un asemenea dispozitiv de apărare, încît e nevoit să se întoarcă. În sfîrşit Bill Fraser reuşeşte să pătrundă pe aerodromul de la Barce, dar nu găseşte decît un singur avion pe care să-l arunce în aer.

Anunţat de cei doi cercetaşi arabi că marele drum spre Benghazi pare liber, Stirling pleacă a doua zi după-amiază spre oraş. În „Fordul” break au luat loc alături de el Ken Allot, Alston, revenit din expediţia sa lipsită de succes, doi caporali de la SBS şi experimentaţii Cooper şi Seekings. Noaptea se lăsase cînd, fără să fi întîlnit cel mai mic obstacol, grupul ajunge lîngă Benghazi. Stirling este la volan şi toţi ceilalţi stau la pîndă, cu pistolul-mitralieră sau revolverul în mînă. Nimeni nu se arată. Maşina pătrunde pe străzile strîmte ale oraşului arab, apoi pe cele mai largi ale oraşului european şi, tot fără vreo piedică, ajunge în cartierul portului. Acesta este apărat de un grilaj care îl încercuieşte complet. Stirling decide că vor ataca din exterior: canoea demontabilă pe care au adus-o cu ei oamenii de la SBS va fi pusă la apă dincolo de grilaj, va merge în lungul jetelei şi va pătrunde în bazin. Acolo, ocupanţii ei vor avea grijă să aşeze bombe adezive pe carcasele navelor ancorate.

„Fordul” este ascuns în ruinele lăsate de un recent bombardament, la vreo 800 metri de port, şi Allot şi oamenii săi scot canoea din sacul de pînză groasă şi încep s-o

monteze. Dar în clipa punerii la apă se iveşte o nouă problemă: marea e neliniştită şi Allot crede că valurile sînt prea puternice ca să permită echipei să ajungă la navele ancorate în port.

— Avem tot timpul, spune Stirling. Poate că marea se va calma.

Allot se îndoieşte. Decis să-şi dezmorțească picioarele Stirling se duce să dea o raită pe străzile pustii ale acestui Benghazi ce îi era prezentat ca un oraş colcăind mereu de activitate. Nimic nu mişcă şi nu întîlneşte decît un bețiv care cîntă fals într-o bună italiană arii de opere. Omul e prea afumat ca să-l remarce.

Întorcîndu-se la tovarăşii săi, îl găseşte pe Cooper de pază nu departe de automobil şi îl întreabă ce impresii are despre „Benghazi by night".*

— O biată gaură, răspunde Cooper cu dispreț. Nici măcar o mîță pe străzi. N-am văzut decît un tip care s-a aplecat pe o fereastră să mă întrebe ce facem acolo. I-am zis să-şi vadă de oile lui. N-a aşteptat să-i repet. De atunci, totul e ca mort. Dacă vreți să ştiți părerea mea, sir, ăsta nu-i un loc unde să vin în vacanță.

— Nici eu, aprobă Seekings, care somnolează lîngă un zid.

Între timp, Allot a renunțat definitiv la atacul pe mare. Valurile sînt din ce în ce mai puternice şi a cerut să se demonteze canoea, să o vîre în sac. Stirling trebuie să se încline în fața părerii specialistului. Nu-i mai rămîne decît să se retragă în ordine: această primă expediție va avea cel puțin meritul că a dovedit, împotriva tuturor părerilor „autorizate", că se poate intra în Benghazi destul de uşor.

Ultima surpriză: chiar în clipa în care „Fordul" pleacă din nou cu toți pasagerii săi, o lumină de incendiu cuprinde orizontul.

— De data asta n-am fost noi, remarcă Stirling, din nou la volan.

— Ce-i asta ? întreabă Seekings, perplex. Concurența

---

* Benghazi pe timp de noapte (engl.)

neleală ?

— Îmi permit să vă amintesc că pot exista şi incendii accidentale, interveni Cooper. Cu siguranță careva şi-a uitat țigara într-un colț.

Soldații SAS nu vor şti niciodată nici natura, nici cauza acestui incendiu. Cu o oră înaintea zorilor, ei sînt, în ciuda unei pene, perfect punctuali la întîlnirea cu convoiul LRDG. Dar „Paddy" Mayne are mai puțin noroc. Înşelat de o hartă inexactă, nu găseşte locul de adunare şi face, împreună cu oamenii săi, 80 de kilometri pe jos înainte să găsească, a doua zi, convoiul, mulțumită indicațiilor indigenilor binevoitori.

„Aproape mă agățasem de ideea – va scrie el mai tîrziu – de a merge pe jos pînă la Tobruk – 400 de kilometri – dacă puteam să-mi procur alimente şi cîteva pături de la arabii localnici".

Întors la Siwa, Stirling este din ce în ce mai bîntuit de ideea unui raid – real, de data aceasta – la Bengazi. Experiența a dovedit că faptul era posibil în condițiile imaginate de el la început. Îl însărcinează de îndată pe Fitzroy McLean, care şi-a încheiat antrenamentul, să se ocupe de organizarea materială a expediției.

McLean se lansează în studiul intensiv al tehnicilor de atac pe mare şi, renunțînd la canoe, care se strică de două ori în ultimul moment, reuşeşte, cu ajutorul lui Bill Cumper, să smulgă de la genişti două bărci pneumatice. Vopsite în negru, uşor de umflat şi putînd transporta fiecare doi oameni cu echipamentul lor, bărcile par adecvate. Rămîne să fie încercate.

Pentru aceasta, soldații SAS vor recurge la metoda „repetiției cu costume", după expresia lui McLean însuşi, pe care o adoptaseră deja pentru atacurile aerodromurilor. Într-o noapte frumoasă, Stirling, McLean, Alston, Cooper, Seekings şi Rose se îngrămădesc în „Fordul" break, cu bărcile pneumatice bine împachetate în spate, şi se duc în portul Suez, unde înşală în mod glorios santinela. Sosiți pe chei, îşi umflă bărcile, le pun la apă fără să fie stînjeniți. Stirling şi Cooper iau loc într-o ambarcațiune, McLean şi Seekings în

cealaltă, şi în timp ce Alston şi Rose stau de pază lîngă maşină, cele două echipe vor lipi bombele adezive – bineînţeles, inerte – pe coca a doua petroliere ancorate în port, după care se întorc la chei şi îşi împachetează liniştiţi materialul.

A doua zi ei telefonează autorităţilor portului Suez cerîndu-şi bombele false înapoi.

The navy was not amused (marina nu s-a amuzat), notează simplu Fitzroy McLean.

Aşa cum nu se amuzase nici RAF după demonstraţia făcută la Heliopolis.

Raidul efectiv fiind prevăzut pentru noaptea de 21 mai, în dimineaţa lui 15 mai Stirling părăseşte Siwa la bordul veşnicului său Ford" – „blitz-car",* cum l-au botezat oamenii săi – escortat de o patrulă LRDG comandată de un ofiţer foarte distins, căpitanul Robin Gurdon, care făcuse parte din Coldstream Guards**. Fiu al unui lord, înalt, subţire, cu chipul traversat de o mare mustaţă blondă, Gurdon tocmai s-a evidenţiat într-o serie de operaţiuni de recunoaştere în sectorul Jalo. Va fi din nefericire ucis în timpul unui raid, la puţin după cel de la Benghazi.

Stirling îi duce cu el pe McLean, Alston. Cooper, Seekings, Rose şi cu titlu excepţional, pe Randolph Churchill. Pentru că nu şi-a încheiat antrenamentul, acesta nu poate încă, în principiu, să plece într-o operaţie, dar a insistat atît să vină, încît şeful său a acceptat să-l ia ca „observator" pentru prima parte a călătoriei. Trebuie să rămînă cu convoiul LRDG, în timp ce comandoul propriu-zis va intra în Benghazi, detaliu ce-l mîhneşte mult, căci arde să se încaiere imediat.

După ce s-a oprit la Alexandria să studieze o machetă completă a oraşului Benghazi deţinută de serviciul de informaţii al Marinei, convoiul, cu „blitz-car"-ul în frunte, ia drumul spre vest. La ieşirea din Alexandria, Fitzroy McLean

---

* Blitz-car – joc de cuvinte creat pornind de blitz-krieg; cu sensul aproximativ: automobil care se deplasează repede, dar şi permite lovituri rapide.

** A se vedea nota de la p. 33

repereazăun panou instalat înaintea războiului de Clubul Automobil Regal din Egipt: „Benghazi, 1 000 km”. Micul detaşament îşi petrece noaptea la Mersa-Matruh, înainte să ajungă la oaza Siwa, unde Stirling şi tovarăşii săi sînt ospătați cu un mechoui* de notabilii locului, triburi senoussi tradițional ostile italienilor.

„La sfîrşitul mesei, am tras pe rînd cîte un fum dintr-o superbă narghilea – povesteşte Fitzroy McLean. În tot acest timp, medicul maior care mă însoțea în expediție, părea fascinat de boala de care suferea vecinul meu cel mai apropiat. «Foarte interesant, repeta el. Şi extrem de contagios»„.

A urmat plecarea în etapa decisivă. Escortat de o patrulă LRDG comandată de Robin Gurdon, „Ford”-ul lui Stirling urcă spre bord şi se infiltrează printr-una din numeroasele breşe făcute în gigantica rețea de sîrmă ghimpată instalată cu zece ani mai înainte de mareşalul Graziani**, în lungul frontierei egipteano-libiene.

„În primele zile – scrie Fitzroy McLean – conduceam din zori la apus. Ne scoteam cămăşile şi rămîneam în chiloții de gimnastică şi în sandale. Soarele libian ardea, dar, la viteza cu care ne deplasam, exista mereu o briză şi nu simțeam prea mult căldura. La prînz, făceam o mică haltă pentru dejun: somon sau sardine la cutie şi fructe în conserve, alimente de lux care figurau între mostrele de rații foarte speciale ale LRDG. Apoi, după ce operatorul radio stabilea legătura cu Siwa şi navigatorul verifica poziția noastră, urcam din nou la bordul vehiculelor şi mergeam pînă la apusul soarelui”.

Ca de obicei, nopțile sînt, în schimb, foarte reci. La halta de seară este pregătită o cină caldă pe un cuptor improvizat dintr-un butoi metalic umplut cu nisip peste care s-a turnat benzină. La ora aceasta de calm, radioul LRDG cunoaşte o

---

* Oaie fripta pe jăratec (arab)

** Rodolfo Graziani (1882–1955), mareşal al Italiei, vicerege al Etiopiei (1937), după cucerirea acesteia de Mussolini, a fost învins de generalul Wavell în Libia, în 1940.

întrebuințare mai frivolă decît de obicei. Se încearcă prinderea postului Londra pentru a asculta ştirile sau ceva jazz – şi, în mod tradițional, Radio Belgrad care retransmite pentru Afrika Korps faimoasa înregistrare „Lily Marlene" făcută de Lale Andersen. Cîntecul şi cîntăreața sînt la fel de apreciate de britanici şi de germani.

În zori, se pleacă din nou, după un consistent mic dejun cu ceai cald, cîrnați din conserve şi porridge. Vreme de mai multe zile nu întîlnesc decît deşertul, cînd plat, cînd accidentat, mereu pustiu, apoi, brusc, mica trupă atinge Dgebel Akhbar şi totul se schimbă: vehiculele urcă din greu pante înverzite, îmbrăcate în arbori şi tufe.

— Ai zice că sîntem în Scoția, remarcă McLean către compatriotul său Stirling.

Oile care pasc aproape peste tot sporesc iluzia, dar în aerul ce pare brusc mai pur pluteşte un parfum de cimbrişor sălbatec ce n-are nimic scoțian. Urmează un contact prietenesc cu locuitorii, tot senoussi ce-i detestă pe italieni. Se schimbă ceai pe ouă şi se continuă drumul pînă la ultima haltă, pe o creastă ce domină cîmpia de unde se vede, la vreo treizeci de kilometri în linie dreaptă, oraşul Benghazi cu casele sale albe. E 20 mai şi atacul este prevăzut pentru 21. Convoiul a ajuns la timp.

În tabăra de seară, soldații îşi curăță armele şi îşi pregătesc explozibilele. Un detonator explodează în mîinile caporalului Seekings. Deşi nu-i grav rănit, cu o mînă provizoriu neutilizabilă nu mai intră în discuție participarea sa la raid. Randolph Churchill apare, triumfător, cu mitraliera „Thompson" pe pîntece şi revolverul la centură. E nevoie ca Seekings să fie înlocuit de cineva şi acest cineva nu poate fi, după părerea lui, decît el. Făcînd eforturi disperate să nu izbucnească în rîs, Stirling discută un moment, de formă, dar sfîrşeşte prin a ceda. Randolph va merge cu ei. Accidentul lui Seekings a făcut cel puțin un fericit.

„Nimeni nu se îndoia că noul venit va arăta cel mai mare curaj, dacă se va ivi prilejul – scrie Arthur Swinson –, dar se spera totodată că vocea celebră a lui Churchill nu va începe să sune la momentul nepotrivit".

Pe 21 mai, puțin după orele 17, „blitz-car”- ul se pune în mişcare, cu Stirling la volan, McLean şi Alston alături de el, Cooper, Rose şi Randolph Churchill în spate. Vehiculele LRDG îl escortează pînă la drumul mare care, datorită asprimii terenului, nu-i atins decît spre orele 23. A fost nevoie de aproape şase ore pentru a străbate 23 de kilometri şi „Ford”-ul a cam avut de suferit.

Totuşi, după ce şi-a luat rămas bun de la escorta sa, Stirling se precipită spre Benghazi. Pînă în clipa în care zăreşte în întuneric, la vreo sută de metri în față, o lanternă roşie. Un baraj rutier italian care nu era deloc prevăzut în program.

Stirling frînează şi tovarăşii săi disting un trunchi de lemn de-a curmezişul drumului, alături de care pare să fie un post de pază improvizat. Încă şi mai rău – doi sau trei soldați italieni cît se poate de treji şi înarmați cu pistoale-mitralieră „Beretta”.

Apucînd într-o mînă un levier greu, McLean agită cu cealaltă prin portieră un teanc de hîrtii, în speranța că va atrage pînă la el prima santinelă pe care s-o omoare. Dar santinela, cu puşca-mitralieră îndreptată mereu spre ei, refuză să se mişte şi cere ocupanților vehiculului să se identifice.

— Ofițeri ai statului major. Foarte grăbiți ! strigă atunci McLean care, slavă Domnului, vorbeşte curent italiana.

Un mic miracol se produce. Fără măcar să observe, în întuneric că „ofițerii de stat-major” au uniforme britanice, santinela îi salută alene şi la fel de încet ridică bariera.

— Trebuie să vă camuflați farurile, zice ea la trecerea vehiculului.

„Ford”–ul care, din fericire, face un zgomot îngrozitor de la trecerea prin terenul foarte accidentat, se precipită spre intrarea oraşului, cînd Stirling zăreşte o maşină ce-l urmează la oarecare distanță. Dacă el încetineşte, încetineşte şi celălalt. Dacă el accelerează, accelerează şi celălalt. Stirling apasă pe accelerație, intră în oraş şi virează în unghi drept pe prima stradă transversală pentru a se ascunde. Cealaltă maşină îşi continuă drumul drept înainte.

Dar, în acelaşi moment, un alt fenomen trezeşte suspiciunea comandoului. Trei rachete luminoase țîşnesc pe cer şi sirenele de alarmă ale oraşului încep să urle. Or, se convenise cu RAF ca nici un bombardament să nu aibă loc în acea noapte la Benghazi. Totul îndeamnă să crezi că Stirling şi oamenii săi au fost reperați de data aceasta şi că alarma s-a dat din cauza lor.

După o discuție rapidă, grupul hotărăşte să se debaraseze de „Ford”, devenit prea bătător la ochi şi să încerce să scape pe jos. Un detonator cu întîrziere de treizeci de minute este aşezat printre explozibilele îngrămădite în maşină şi micul grup se îndepărtează în noapte, în şir indian.

La colțul unei străzi bombardate din oraşul arab, grupul e din nou la un pas de catastrofă. McLean se trezeşte față în față cu un carabinier italian – care stă sub un felinar. Luîndu-i-o înainte – şi rugîndu-se cerului ca omul să nu remarce ce fel de uniformă poartă – fostul diplomat se adresează foarte politicos carabinierului.

— Ce-i cu tot zgomotul ăsta ? întreabă el în italiană

— Oh ! Unul din blestematele alea de bombardamente britanice.

— Nu s-ar putea, insistă McLean, să fie mai curînd forțele terestre duşmane care fac un raid în oraş ?

Carabinierul are un rînjet uşor.

— Nici un pericol, îl asigură el. Acum că britanicii au fost împinşi la frontiera egipteană, cum vă închipuiți ?!

Dintr-o privire, McLean şi Stirling, care urmăreau convorbirea, s-au înțeles: fuseseră prea pesimişti. Este posibil să-şi îndeplinească misiunea. Dacă recuperează maşina şi explozivii...

Întreg grupul se precipită. S-au scurs deja douăzeci şi cinci de minute de cînd a fost instalat detonatorul Mai ramîn cinci. Soldații SAS sosesc la maşină, extrag rapid detonatorul şi îl aruncă în spatele unui zid. După două minute aud explozia. Îi trecuseră toate căldurile.

În timp ce Randolph Churchill şi Rose se însărcinează cu ascunderea maşinii, Stirling, McLean, Alston şi Cooper se îndreaptă spre port cu una din bărcile pneumatice în sac şi o

impunătoare încărcătură de explozivi. Şi, pentru a treia oară, se va repeta incredibila comedioară în care McLean începe să strălucească.

La intrarea în port, micul comando dă peste o santinelă. În italiana sa cea mai bună, McLean explică de îndată că tovarăşii săi au avut un accident de maşină şi merg pe jos cu bagajele – şi arată sacul cu barca şi explozivii. Cunoaşte santinela vreun hotel unde şi-ar putea petrece noaptea ?

Santinela se declară neputincioasă în rezolvarea acestei probleme, dar le urează foarte binevoitor o seară bună acestor turişti stranii cărora nu le-a remarcat, cît se poate de evident, uniformele prea limpede britanice.

Reuşind în cele din urmă să pătrundă în port printr-o gaură existentă în grilajul ce-l înconjoară, Stirling şi Alston pleacă în recunoaştere, în timp ce McLean şi Cooper se străduie să umfle barca pneumatică. Cu foarte puțin succes. Aparatul de umflat, acționat cu toată energia de care sînt în stare, li se pare că face un zgomot infernal, însă barca rămîne plată, spre disperarea lor.

Brusc o navă acostează în apropiere şi un paznic le strigă:

— *Chi va la* ? *

— Militari ! răspunde McLean, care începe să se obişnuiască.

Dar omul de pază vrea să ştie mai mult.

— Ce faceți acolo ? întreabă el.

— Nu vă priveşte ! strigă hotărît McLean.

Spre marea sa uşurare, paznicul nu insistă. Dar, între timp, barca tot nu vrea să se umfle. McLean şi Cooper ajung la concluzia că trebuie să fi plesnit în timpul călătoriei. Singura soluție este să meargă să ia a doua ambarcațiune, rămasă în maşină.

Cei doi se precipită spre oraşul arab şi-i descoperă pe Randolph Churchill şi Rose manevrînd majestuos pentru a face vehiculul să intre într-un garaj bombardat, sub privirile admirative ale unui număr de indigeni. Scot a doua barcă şi

---

* Cine-i acolo ? (it.)

o aduc în grabă în port. Dar e la fel de imposibil de umflat pe cît prima. Între timp, Stirling şi Alston s-au întors.

După un scurt consiliu de război, se decide că au pierdut deja prea mult timp. Zorii se vor ivi curînd. Trebuie să renunțe la orice sabotaj, oricît de uşor, şi să păstreze intacte şansele de a realiza un nou raid.

McLean se angajează primul să treacă prin breşa grilajului, în patru labe, pentru a părăsi portul, dar cînd se ridică descoperă deasupra lui un chip negru cu ochii albi holbați. E un soldat somalez din armata italiană care, îndreaptă spre el amenințător o baionetă. Stirling şi Cooper, care se pregăteau să-l urmeze pe McLean, se opri brusc.

McLean se adresează din nou în italiană, dar negrul, fără să coboare baioneta, răspunde:

— *No parlare italiano.**

Problema se complică. Însă McLean face parte dintre acei oameni pe care e greu să-i iei pe nepregătite. Prefăcîndu-se că are un acces de mînie violentă, el urlă că e o ruşine să vezi un caporal al armatei italiene – negrul poartă asemenea galoane – care să nu ştie limba națională. Speriat, apoi repede dezgustat, somalezul coboară baioneta şi dispare. Dar celelalte două santinele, albi, au apărut pe chei şi privesc cu suspiciune la micul grup.

La care McLean se decide pentru o nouă cacealma. Făcînd semne tovarăşilor săi să-l urmeze, se duce direct la postul de pază de lîngă intrarea principală a portului, interpelează santinela şi îi cere să meargă să-l caute imediat pe şeful său. Un sergent adormit de-a binelea iese încheindu-se grăbit la pantaloni. Întîmpinat la rîndul său cu un potop de insulte din partea lui McLean. Acesta se prezintă drept un ofițer de stat-major în inspecție şi declară că a putut verifica modul lamentabil în care era asigurată paza. A dovedit-o el însuşi, intrînd clandestin în port împreună cu tovarăşii săi fără ca nimeni să-i oprească. Ce s-ar fi întîmplat dacă ar fi fost un sabotor britanic ?

Subofițerul lasă capul în jos sub insulte şi McLean se

---

* Nu vorbesc italiana (it.)

îndepărtează cu un ultim avertisment, în timp ce santinela îi prezintă onorul.

În momentul în care Stirling, McLean, Alston şi Cooper ajung la Randolph Churchill şi Rose în garajul în ruină se face ziuă. Nu le mai rămîne decît să se ascundă pînă la căderea nopții. În timpul zilei, cîte doi oameni fac de pază, cu pistolul-mitralieră pregătit şi grenade la brîu, cît ceilalți se odihnesc. Se dau mai multe alarme false, dar n-are loc nici un incident serios. Cînd vine seara, toți urcă în maşina care trece de barajul de pe drum fără greutate, McLean continuînd să se prezinte drept ofițer de stat-major. Puțin înainte de ora şase dimineața, „Ford”–ul, care conțină să facă un zgomot îngrozitor, se întîlneşte cu convoiul LRDG în Djebelul* Akhbar, cu o întîrziere de douăzeci şi patru de ore.

Dacă n-a adus rezultate concrete, deplasarea aceasta „turistică” la Benghazi merită să rămînă în memorie cel puțin pentru pitorescul ei.

XII

Începută fără probleme, călătoria de întoarcere la Cairo va fi marcată de un grav accident. Puțin după ce au lăsat în urmă Alexandria, „Ford-ul”, condus cu viteză maximă de Stirling, care vrea să-şi prezinte mai repede raportul comandantului şef – şi a cărui calitate dominantă la volan nu este, în nici un caz, prudența –, părăseşte drumul şi se răstoarnă. La bordul său e un măcel: Fitzroy McLean are fractură de claviculă şi un braț rupt, Randolph Churchill are o vertebră zdrobită şi va trebui trimis pentru tratament în Marea Britanie, caporalul Rose suferă de o dublă fractură a brațului, iar Stirling, însuşi, deşi cel mai puțin atins, are fisurat un os al încheieturii mîinii. Acesta îl va împiedica să conducă un timp, spre vizibila uşurare a unora din tovarăşii săi.

---

* Cuvînt arab însemnînd munte.

Cu toate acestea, după ce-şi instalează echipa foarte vătămată la spitalul din Alexandria, el ajunge la Cairo şi se precipită la statul major, unde e aşteptat cu nerăbdare. Mai puțin, este adevărat, pentru a se afla rezultatele raidului său la Benghazi, cît pentru a i se propune o nouă misiune cu un caracter vital.

Izolată, constant hărțuită, garnizoana britanică din Malta îi cere din ce în ce mai stăruitor lui Winston Churchill trimiterea de convoaie de aprovizionare. Dar, pentru a face să treacă aceste convoaie, trebuie cu orice preț „să-i ții ocupați" pe germani şi mai ales aviația lor. Hotărînd ca un convoi de 17 nave să încerce cu orice preț să aprovizioneze Malta, la jumătatea lui iunie, Churchill îl somează pe Auchinleck să lanseze o ofensivă pentru această dată. Auchinleck, care estimează că încă nu şi-a reconstituit suficient dispozitivul, a încercat să reziste, dar ordinul primului minetru este imperativ: dacă generalul nu atacă, va trebui să predea comanda.

Între timp, la 26 mai, Rommel a trecut el insuşi la ofensivă şi s-au angajat lupte violente. La 31 mai, Auchinleck crede – în mod evident eronat – că a oprit atacul german. Dar trebuie să facă totul pentru a încerca să neutralizeze cît mai mult posibil aviația inamicului în momentul în care convoiul va pleca spre Malta. Pentru aceasta, s-au gîndit evident la Stirling, cel mai mare „distrugător de avioane" al Armatei a VIII-a.

Acestuia nu-i trebuie mult timp pentru a decide obiectivele: trei aerodromuri în regiunea Derna, la 160 kilometri vest de Tobruk, două în sectorul Benghazi, unul la Barce şi, proiectul cel mai ambițios, aerodromul Heraclion din Creta. Data prevăzută pentru aceste operațiuni este noaptea de 13 spre 14 iunie.

Răspunderea pentru raidul din Creta este imediat atribuită celui mai mare în grad din SAS francez, căpitanul Bergé, care va fi asistat de un nou recrut britanic cu nume ilustru, George Jellicoe, fiul unui faimos amiral din primul

război mondial*. În vîrstă atunci de 23 de ani, blond şi robust, Jellicoe provine din Special Boat Section. Cunoaşte foarte bine Creta şi vorbeşte curent franceza, detaliu important, căci, în afara lui Bergé, restul grupului e format din trei tineri paraşutişti francezi; cu toţii sînt îmbarcaţi la 6 iunie pe submarinul *Triton*, cu două bărci pneumatice şi un ghid grec pe nume Costi.

Împreună cu alţi doi ofiţeri francezi, Jacquier şi Zirnheld, Stirling şi „Paddy" Mayne se însărcinează cu ansamblul aerodromurilor grupate în sectorul Barce – Benghazi. Dar punctul cel mai spinos rămîn aerodromurile din sectorul Derna – Martuba, ce revin locotenentului Jordan, secundul lui Bergé. Regiunea mişună literalmente de militari germani şi va fi foarte dificil să treci prin metodele obişnuite.

Atunci un ofiţer de stat-major îi semnalează lui Stirling existenţa grupului SIG – „Special Interrogation Group" – unitate compusă dintr-o duzină de evrei germani veniţi din Palestina să lupte alături de britanici şi care s-au cerut voluntari pentru misiuni speciale, ca perfect apţi să treacă drept soldaţi ai lui Rommel. Ei ar putea fără îndoială să ajute la trecerea prin liniile germane a celor cincisprezece paraşutişti francezi din comandoul lui Jordan.

Sînt aduşi, în acelaşi timp cu cei doi ofiţeri ai lor, căpitanul Herbert Buck, venit din armata Indiilor, care vorbeşte germana precum limba sa maternă şi care, după ce a fost făcut prizonier la Gazela, a reuşit să evadeze dîndu-se drept membru al lui Afrika Korps, şi locotenentul David Russell, din Garda scoţiană, şi el un germanist de primă mînă.

Cu toţii primesc o instrucţie analoagă celei a soldaţilor germani, încît dobîndesc aceleaşi reflexe, dispun de uniforme, de arme, de echipament şi chiar de livrete militare

---

* John Rushworth Jellicoe, prim conte Jellicoe of Scapa (1859–1935), comandase flota engleză din Marea Nordului din august 1914 pînă la sfîrşitul lui 1916 şi condusese faimoasa bătălie a Iutladei (mai – iunie 1916), una dintre cele mai mari bătălii navale din istoria războaielor, sfîrşită nedecis. Prim lord al Amiralităţii (1916–1918), Jellicoe a fost apoi guvernator general al Noii Zeelande (1920–1925).

şi carnete de soldă aparţinînd celor din Afrika Korps. La sugestia căpitanului Buck, li se alătură doi autentici transfugi din armata germană, prizonieri antinazişti care au servit înainte de război în Legiunea străină şi care se prezintă sub numele de Brückner şi Esser.

Buck, pe care îl însoțesc opt din oamenii săi, îi încarcă deci, la 6 iunie, la Siwa, pe Jordan şi cei paisprezece paraşutişti francezi la bordul a patru vehicule „germane”: o maşină uşoară „Volkswagen”, un „Opel” şi două camioane, toate cu emblemele lui Afrika Korps. Oamenii din SIG au uniforme germane, sînt înarmați cu „Schmeisser”, „Lüger” şi grenade de mînă, în timp ce francezii, în haine de lucru, fiecare cu cîte două grenade „Mills” şi un „Colt” de 11,43 mm, se ascund în camioane. Deghizat în simplu soldat german, Buck conduce vehiculul din față, avîndu-l alături ca feldwebel pe Brückner.

După discuții destul de simple cu diversele posturi de pază, micul convoi reuşeşte să pătrundă în sectorul Derna – Martuba. Şi, la 13 iunie, spre prînz, întrucît trebuiau să atace seara, Jordan şi cîțiva din oamenii săi sînt în măsură să trimită cercetaşi spre două aerodromuri, unul adăpostind un grup de avioane „Stukas” celălalt – o escadrilă „Messerschmidt 110”. Apoi Jordan împarte sarcinile: caporalul Tourneret, cu patru oameni, trebuie să atace aerodromul de la Martuba, în timp ce el însuşi şi caporalul Bourmont, cu cîte patru oameni fiecare, se vor însărcina cu cele două aerodromuri de la Derna.

Aceste două ultime grupuri pleacă împreună către orele 21, la bordul aceluiaşi camion condus de Brückner, a cărui atitudine pare puțin ciudată. Pretextînd necazuri de ordin mecanic, el conduce foarte încet, apoi ajunge chiar lîngă postul de pază al aerodromului Derna vest. Dintr-odată, camionul este înconjurat de soldați germani înarmați cu pistoale-mitralieră care strigă: „Francezilor, ieşiți !”

Dar francezii nu vor să se supună. Unul dintre ei aruncă o grenadă în mijlocul grupului de germani, iar ceilalți deschid focul. Jordan, care a fost înşfăcat de doi soldați inamici, scapă de ei şi începe să fugă, în timp ce rafale pornesc din

toate părţile. Deodată, o enormă explozie zguduie camioanele: unul din oamenii din SIG, Gunther Hass, văzîndu-se prins, a preferat să arunce o grenadă în mijlocul stocului de explozivi.

Doar Jordan reuşeşte să ajungă, pe jos, la locul de întîlnire unde îl aşteaptă Buck şi îi dă de ştire cum a fost pur şi simplu trădat grupul. Brückner, cum va fi confirmat oficial mai tîrziu, era un agent german infiltrat, care a condus soldaţii SAS într-o capcană întinsă cu grijă. Brückner va fi apoi trimis cu avionul la Berlin pentru a fi decorat.

În ce-i priveşte pe francezi, Jordan va fi singurul care a scăpat teafăr. Locul de întîlnire al grupului de la Martuba a fost de asemenea anunţat de Brückner. Comandoul lui Tourneret şi cei doi scăpaţi din grupul Bourmont vor ajunge acolo dar, toţi şapte, vor fi încercuiţi de o companie germană şi, cu toată rezistenţa eroică, vor fi copleşiţi de numărul mai mare şi făcuţi prizonieri.

În timp ce se derulează această dramă, celelalte grupuri au intrat în acţiune. Escortat în continuare de nelipsiţii caporali Cooper şi Seekings, Stirling şi-a adjudecat aerodromul de la Benina, în sectorul Benghazi, care este înainte de toate un centru important de reparare a avioanelor germane deteriorate. Aceste ateliere constituie deci un obiectiv dintre cele mai interesante.

La prima vedere, apropierea are loc în condiţii excelente: nici sîrmă ghimpată, nici paznici. Dar, abia ajung cei trei bărbaţi lîngă aerodrom că un uruit de motoare urmat de explozii îi pune în alertă: RAF bombardează. Stirling înjură printre dinţi.

— Acum şi-au ales momentul !

— Tot amabilităţile statului major, persiflează Cooper.

— Şi pe deasupra, vizează ca orbii, constată Seekings.

Pentru moment RAF nu-i în culmea popularităţii printre oamenii lui Stirling. Mai ales că, aşa cum remarcă Seekings, toate bombele cad alături de hangare. Avioanele se îndepărtează în sfîrşit şi comandoul îşi poate continua înaintarea. Stirling, care are darul de-a fi perfect tăcut în timpul deplasărilorsale, profită să-i spună cu amabilitate lui Seekings că merge ca un buldozer.

Primul hangar pe care îl deschid – blestemînd zgomotul făcut de uşa rulantă – este vizibil destinat depozitării de material. După ce pun un număr adecvat de bombe, trec la următorul, care se arată a fi un atelier uriaş, în mijlocul căruia tronează un „Junker 52” pe jumătate desfăcut. Totul este bun pentru sabotaj, ceea ce şi fac pe loc. Dar cel mai interesant se arată a fi al treilea şi ultimul hangar, în care Stirling descoperă alte două avioane „Junker” în perfectă stare, şi vreo patruzeci de motoare de avion în lăzi Aşezarea bombelor le ia ceva timp şi comandoul e întrerupt cîteva momente de un zgomot de cizme venit din exterior: schimbarea gărzii. Apoi, o santinelă care îşi făcea rondul pătrunde în hangar. Cei trei britanici s-au ascuns în spatele lăzilor şi neamțul iese fără să fi văzut ceva. Stirling şi cei doi tovarăşi ai săi îşi termină treaba – impresionantă, dacă ne gîndim că au mai plasat bombe şi pe singurele două avioane staționînd pe pistă, două „Messerschmidt 110”.

Dar Stirling, mereu grijuliu să plece glorios, se îndreaptă spre postul de pază, unde sînt instalați cei vreo douăzeci de membri ai gărzii împreună cu ofițerul ce-i comandă. Stirling dezamorsează o grenadă, deschide brusc uşa şi-şi aruncă proiectilul spre un ofițer strigînd:

— Ține, prinde !

— *Nein* !* urlă celălalt, îngrozit.

— *Ja* ! *Ja* !** spune Stirling închizînd uşa.

„Ce-i mai rău – va povesti mai tîrziu Seekings – e că într-adevăr cred că a prins-o”.

În momentul în care cei trei bărbați încep să fugă, explodează primele bombe. Hangarele iau foc. Unul din avioanele „Messerschmidt* de pe pistă se dislocă cu totul. Iar toate instalațiile aerodromului par să se dezintegreze dintr-o dată.

Sosind la aerodromul de la Berka împreună cu Lilley, Warburton şi Storey „Paddy” Mayne este pradă aceloraşi

---

* Nu (germ.).

** Da ! Da ! (germ.).

necazuri întîlnite de Stirling: RAF soseşte să bombardeze. Mai mult, aerodromul este înțesat de santinele, iar una deschide focul asupra lui Lilley în clipa în care se pregătea să aşeze o bombă pe primul avion. Lilley se trînteşte la pămînt şi Mayne aruncă o grenadă care îl atinge pe german în plină față. Ceilalți soldați care păzesc aerodromul încep să tragă din toate părțile. Mayne şi oamenii săi ripostează şi reuşesc să se replieze, nu înainte de a fi lăsat o bomba pe un mare rezervor de carburant.

În acelaşi timp, pe celălalt aerodrom de la Berka, la patru kilometri depărtare, francezii aspirantului Zirnheld reuşesc să distrugă unsprezece avioane şi să lovească grav detaşamentul de pază. La Barce, Jacquier aruncă în aer rezervoarele de carburant.

Marşul de întoarcere spre creasta care domină cîmpia de la Benghazi, unde aşteaptă convoiul LRDG, va fi anevoios. După aceste raiduri în „rafală”, toate patrulele germane sînt pe picior de război. Grupul lui Mayne este constrîns să se risipească, pentru a scăpa de ele. Astfel, Lilley, singur, este interpelat de un soldat italian care îl amenință cu puşca şi ține să-l facă prizonier. Lilley nu-i de acord. Îi smulge puşca şi îl sugrumă înainte să-şi continue drumul. În cele din urmă, toți ajung la locul de întîlnire cu LRDG.

Dar pentru oameni ca Stirling şi Mayne, locul de întîlnire nu vrea să însemne loc de repaus. Cu atît mai mult cu cît Stirling este foarte mîndru că şi-a luat revanşa asupra adjunctului său.

— De data asta focul de artificii e al meu, spune el cu răutate.

— Cîte hangare ? întreabă Mayne.

— Toate. Vrei să vezi ?

— De ce nu ? Dacă am putea face rost de o maşină să ne ducem să ne plimbăm pe drumul spre Benghazi, mi-ar plăcea să inspectez ce ați făcut. Apoi, poate am găsi ceva cu care să ne ocupăm pe drum. Mă simt cam frustrat în seara asta...

Celebrul său „Ford” fiind indisponibil, Stirling trebuie să împrumute, dacă vrea să se plimbe, unul din vehiculele LRDG şi să negocieze pentru aceasta cu Robin Gurdon, care

comandă convoiul. Acesta acceptă, dar cu o condiție.

— Îmi jurați să-mi aduceți înapoi camioneta întreagă.

— Jurăm, fac ceilalți doi, cu cea mai perfectă rea credință.

Imediat, Stirling, „Paddy” Mayne, Lilley, Storey şi, bineînțeles, Cooper şi Seekings, se îmbarcă la bordul vehiculului. Duc cu ei un evreu german din SIG, Karl Kahn, care, cu perfecta sa cunoaştere a limbii şi obiceiurilor inamicului, trebuie să-i ajute eventual la trecerea barajelor.

Talentele sale îşi vor găsi curînd întrebuințarea căci, cu puțin înainte de aerodromul de la Benina, micul grup întîlneşte un baraj al germanilor. Sînt vreo douăzeci de soldați înarmați pînă-n dinți, unul din ei ținînd în mînă o grenadă gata să fie aruncată asupra vehiculului care ar îndrăzni să treacă.

Kahn se arată admirabil cu prilejul acesta. Prezentîndu-se drept un luptător din Afrika Korps ce se întoarce de pe front, el insultă imediat paznicii, pe care îi numeşte „ambuscați”, şi îi somează să-i lase drumul liber pentru că n-are timp de pierdut cu nişte neisprăviți ca ei. E un moment de şovăială printre germani, dar sergentul comandant al postului se apropie totuşi de vehicul. Într-o clipă, britanicii înțeleg că vor fi identificați. Joacă totul pe o carte. În penumbră, fiecare îşi scoate revolverul şi îl ține ostentativ. Doar sergentul german poate vedea armele, dar a înțeles pe loc: dacă dă alarma e un om mort. Cinci, zece secunde se scurg astfel, în tensiunea extremă, dar germanul capitulează. Livid, cu privirea ațintită asupra revolverului ținut în mînă de „Paddy” Mayne, face semn vehiculului să treacă.

Mayne, aflat la volan, apasă cu toate forțele pe accelerator şi camioneta țîşneşte spre Benghazi. Acum faptul e cert: subofițerul german nu va îndrăzni niciodată să spună subordonaților săi că a identificat cît se poate de bine uniforme britanice, dar n-a mişcat un deget pentru că se temea pentru viața sa. Ar risca prea mult.

La barajul următor, italian, soldații SAS iau mai puține precauții. Mayne se aruncă de-a dreptul asupra soldaților care încearcă să-i bareze drumul, iar Seekings, instalat în

spate, deschide focul cu mitraliera „Vickers”. Nu mai opresc decît să pună bombe la un rezervor de carburant, o stație de pompare şi un parc auto plin cu autocamioane. Mayne „frustratul” pare neobosit: se răzbună. Orice soldat care apare e îndată „aprins”. Este mitraliat în trecere un campament instalat alături de drum, pe care îl părăsesc imediat, scurtînd peste cîmp în direcția locului de întîlnire. Un vehicul al germanilor încearcă să-i urmărească dar pasagerii camionetei îi țin la distanță cu tiruri regulate de mitralieră. În cele din urmă, Mayne, care conduce „în genul lui Stirling”, se descotoroseşte de el.

Totul pare calm, în afara zdruncinăturilor vehiculului care înaintează pe terenul accidentat cînd, brusc, Lilley şi Seekings strigă împreună:

— Toată lumea jos, repede ! S-a aprins un detonator !

Pasagerii camionetei n-aşteaptă să li se repete. Sar cu toții. La timp. Un detonator s-a aprins accidental în mijlocul masei de explozibili pe care încă le transportă vehiculul, ce se sfărîmă pur şi simplu în bucăți.

Exploziei camionetei îi urmează o alta: a rîsului. Stirling, îndoit de la brîu, nu mai reuşeşte să se îndrepte, iar Paddy” Mayne urlă cuprins de ilaritate.

— Şi i-am promis lui Robin că i-o vom aduce inapoi întreagă ! spune primul printre sughițuri de rîs.

Subordonații lor, ținîndu-se de burtă cu amîndouă mîinile, nu rid mai puțin. Cu excepția lui Kahn care, cu un aer glacial, spune:

— Nu văd deloc ce e de rîs în povestea asta.

Ceilalți nu sînt însă în stare să-i explice.

Drumul îl continuă pe jos. Pînă la o tabără a senoussilor care, în continuare dornici să facă rău italienilor, îi primesc cu cea mai mare prietenie; în timp ce femeile stau de pază să repereze eventualele patrule inamice, bărbații se duc să-l caute pe Robin Gurdon şi grupul său. Slavă Domnului, Gurdon se abține să facă vreo aluzie la o anume promisiune nesăbuită făcută de domnii Stirling şi Mayne. Zirnheld şi grupul său ajung şi ei la locul de întîlnire şi toată lumea se poate întoarce la Siwa.

Trece un timp pînă să se afle rezultatul raidului executat de Bergé şi Jellicoe în Creta. Acesta din urmă este singurul care se întoarce, împreună cu interpretul grec Costi. Comandoul, debarcat de submarinul *Triton*, a reuşit să distrugă 21 de avioane pe aerodromul Heraklion, unde se găseau 60 de avioane „Junkers 52”, şi să se retragă spre sat, dar acolo, trădați de un țăran, au fost atacați de importante forțe germane. Cu toată rezistența eroică, Bergé şi doi din oamenii săi au fost făcuți prizonieri. Tînărul – foarte tînăr, deoarece se va descoperi că, deşi pretinsese că are 18 ani, abia împlinise 16 – paraşutist Leostic a fost ucis, Jellicoe şi Consti au scăpat de capcană doar pentru că se duseseră pe plajă să pregătească reîmbarcarea.

În timpul acesta, convoiul a încercat să treacă spre Malta, dar din şaptesprezece nave doar două au ajuns la destinație. Însă garnizoana din Malta va continua să reziste pînă la capăt.

XIII

Între timp, marea ofensivă a lui Rommel, pe care Auchinleck credea că a oprit-o la Gazala, s-a reluat cu o forță şi o amploare fără precedent. La 12 iunie, chiar în ziua în care comandourile lui Stirling revin la baza lor de la Siwa, germanii cuceresc Tobruk, oraş care fusese în lunile grele din 1940–41 însuşi simbolul rezistenței britanice. Cîteva zile mai tîrziu ei pătrund în teritoriul egiptean în sectorul defileului de la Halfaya şi îşi continuă înaintarea fulger către Mersa-Matruh care cade la 29 iunie. La 1 iulie, germanii ajung la El Alamein.

La statui major britanic din Cairo se instalează haosul. Niciodată situația n-a părut atît de întunecată, iar cei mai pesimişti puteau crede că Egiptul întreg va fi pierdut în scurt timp. Statul major a început chiar să-şi ardă masiv arhivele, operațiune numită în bătaie de joc de soldații Armatei a VIII-

a „Miercurea Cenuşii”, deoarece o întreagă parte a oraşului a fost acoperită în acea zi de cenuşă fină de hîrtie. RAF îşi retrage deja bazele sale de bombardiere în Palestina, Royal Navy * îşi goleşte baza de la Alexandria şi numeroase poziţii din interiorul ţării sînt evacuate în vederea unei reorganizări a dispozitivului. Este cazul oazei Siwa, care va fi curînd ocupată de „cămăşile negre”** trimise de la Roma în vederea marii parade ce urma să marcheze intrarea trupelor Axei în Cairo – intrare presupusă de italieni ca iminentă. LRDG trebuie să-şi transfere baza sa la Koufra.

Dar Churchill a lansat din Londra ordinul de a apăra Egiptul cu orice preţ,*** chiar şi pe jos, „ca şi cum ar trebui să te baţi pentru Kent sau Sussex”. ****

Exact aşa înţelege mesajul Stirling, care s-a precipitat la Cairo imediat după revenirea sa la Benghazi. El propune statului major, care nu are nimic altceva de făcut decît să-l asculte, o întreagă serie de operaţii în care îşi va arunca aproape în întregime unitatea.

Stirling profită şi de bunele intenţii cu care este întîmpinat pentru a echipa grupul SAS cu noul tip de vehicul american intrat în înzestrarea armatei britanice şi pe care l-a considerat imediat ideal pentru raiduri: G P (abreviere de la „general purpose vehicule”, vehicul cu utilizare generală) ce începe să fie numit curent „jeep”.

Stirling reuşeşte să obţină 14 asemenea maşini uşoare, dar incredibil de robuste şi lesne de mînuit[1]. Jeep-urile sînt

---

* Royal Navy – forţele maritime ale Marii Britanii.

** Trupele fasciste ale lui Mussolini purtau cămăşi negre.

*** La 30 mai 1942, generalul Auchinleck a luat măsuri pentru definitivarea defensivei în zona E-Alamein, lăsînd la conducerea operaţională a forţelor britanice din Africa de Nord pe şeful său de stat-major, generalul T.W. Corbett, el trecînd la comanda Armatei 8 britanice. A doua zi, forţele Axei au încercat să rupă apărarea armatei britanice şi să pătrundă în Egipt. Afrika Korps a reuşit să înfrîngă Brigada 18 Indiană, ocupînd Deir-el-Shein şi creasta Rouveisat.

****Kent şi Sussex – comitate din sudul Angliei, lîngă Canalul Mînecii.

[1] În timpul operaţiilor, unele dintre ele vor ajunge să transporte pînă la opt soldaţi – deşi nu erau prevăzute decît patru locuri –, cu mitraliere, muniţii şi rezerve de carburant.

prevăzute de la plecare să poată fi echipate cu mitraliere de 30 (7,62 mm) americane, care nu sînt încă disponibile în acest moment în Egipt. Stirling decide să-şi înarmeze vehiculele cu mitraliere „Vickers K”, din care RAF dispunea încă de stocuri abundente. Într-adevăr. „Vickers” era la origine o mitralieră de avion ce echipa aparatele de vînătoare „Gloster Gladiator”, trecute la reformă.

Înzestrată cu încărcătoare-tambur, mitraliera poate trage într-o cadență de 1 200 lovituri pe minut, iar efectele sînt la fel de devastatoare pe cît de insuportabil este zgomotul. Poate fi folosită atît singură, cît şi în pereche, particularitate de care cei din SAS vor trage cel mai mare profit. Jeep-urile lor vor avea adesea două perechi de mitraliere, două în față şi două în spate, iar uneori o a cincea montată singură pe o latură a vehiculului. Ulterior, Stirling va completa armamentul acestor maşini cu mitraliere grele americane „Browning 50” (12,7 mm). Jeep-urile SAS devin, în orice caz, adevărate cuiburi de mitraliere ambulante, capabile să se arunce asupra inamicului cu toată viteza şi pe orice fel de teren. Au un echipaj de doi sau trei oameni, restul spațiului fiind de obicei destinat armelor, munițiilor şi canistrelor de benzină îngrămădite pe locurile din spate şi chiar legate două cîte două pe capotă. Aceasta face, în mod evident, vehiculul mai vulnerabil la o eventuală lovitură bine țintită, dar sporeşte considerabil raza sa de acțiune.

Pentru provizii şi materialul de rezervă, Stirling îşi procură camioane de trei tone care însoțesc jeep-urile. Unora le va fi însă greu să le urmeze şi vor trebui abandonate, adesea doar din pricina înnisipării.

Punerea la punct a unor noi operații continuă cu înfrigurare la Cairo, deoarece Stirling, dată fiind situația, vrea să lovească cît mai repede posibil. El a rechiziționat pentru pregătirile sale apartamentul liniştit al fratelui său Peter, pe care l-a transformat îndată într-un curios amestec de depozit de arme, sală de conferințe, dormitor, centru de tranzit şi popotă a ofițerilor. Cîteva fete frumoase aflate în vizită vorbesc despre tenis pe canapele, între două mitraliere

demontate, în timp ce ofițeri aşezați pe burtă pe covor studiază hărți cu creionul în mînă.

Stirling a hotărît să atace în noaptea de 7 spre 8 iulie aerodromurile de la Fouka, Baggush şi El-Daba, toate situate între El-Alamein şi Mersa-Matruh, adică aproape imediat în spatele liniilor inamice, în timp ce grupul comandat de locotenenții War şi Schott şi ghidat de căpitanul Hunter din LRDG va încerca să ajungă pînă la Sidi-Barranii dincolo de Mersa-Matruh şi nu departe de frontiera Libiei.

Pentru aceasta a fost organizată o întîlnire în deşert, cu concursul celor de la LRDG, în dreptul lui Bir Chalder, la vreo 80 kilometri de verticală, spre sud, de Mersa Matruh. Cei din SAS, cu 35 vehicule, jeep-uri şi camioane de trei tone, pleacă chiar din tabăra lor de la Kabrit, în zona canalului Suez, trec prin Cairo şi Alexandria şi, ghidați de patrula LRDG comandată de prietenul lor Rubin Gurdon, coboară în diagonală spre Marea Depresiune de la Qattara şi merg cît mai aproape de ea pentru a trece liniile de luptă la aproximativ 70 kilometri sud de El-Alamein. După ce au continuat să înainteze în lungul Depresiunii, au urcat pe verticală spre locul de întîlnire, unde îi aşteaptă un alt convoi LRDG comandat de o altă veche cunoştință, căpitanul Timpson, venit direct de la Qara, la 230 kilometri sud de Mersa-Matruh.

Trecerea liniilor frontului se face fără piedici şi coloana ajunge la timp la întîlnire. Timpson, aflat deja acolo, va nota în jurnalul său:

„După-amiaza am văzut apropiindu-se dinspre est un enorm nor de praf... Robin era în frunte, cu patrula sa. Apoi au sosit vehicul după vehicul, cei din SAS, mai întîi sumedenie de jeep-uri, apoi camioanele de trei tone, şi David cu faimosul său «blitz-car», caporalul Cooper, mitraliorul de care nu se despărțea, alături de el şi caporalul Seekings în spate. Mayne, Fraser, Jellicoe, Mather şi Scratchley erau şi ei acolo. Rawnsley purta o pijama uşoară de mătase de un bleu pur...”

Seara şefii grupurilor se reunesc într-o conferință şi Stirling îşi expune planul, iar a doua zi dimineață toată

lumea se îndreaptă spre nord. Stirling şi Mayne, care acţionează împreună cu trei vehicule şi nouă oameni, sînt primii care părăsesc grupul, îndreptîndu-se spre nord-est. Obiectivul lor este aerodromul de la Baggush. În frunte e Stirling la volanul „blitz car”-ului, pe care l-a reechipat cu patru mitraliere „Vickers K”. Urmează Mayne, la bordul unui jeep la fel echipat. Un camion de trei tone încheie grupul. Terenul este foarte greu şi vehiculele sînt constrînse la o înaintare lentă, îngreunată de pene şi de probleme ale radiatoarelor. Le trebuie trei ore şi jumătate pentru a străbate treisprezece kilometri şi este aproape ora 23 cînd ajung la drumul de coastă, la vreo cincisprezece kilometri de obiectivul lor. Cu Stirling tot în frunte, îşi reiau drumul cu viteză. La aproximativ 1 500 metri de aerodrom, vehiculele părăsesc drumul şi se opresc în apropiere.

Mayne, împreună cu cinci oameni, se va ocupa de avioane. Grupul său se îndepărtează în noapte împreună cu încărcătura de bombe, în timp ce Stirling, Cooper şi Seekings, după ce au rostogolit stînci pe drum, pentru a-l bloca, stau de pază, cu pistolul-mitralieră în mînă.

În jurul lor, nimic nu mişcă, şi Seekings îi strigă lui Stirling, după un timp

— E linişte ca la ţară, pe aici, sir.

— Serviciile noastre de informaţii zic însă că „o intensă activitate domneşte acum pe drumul de coastă Benghazi – Fouka”, rînjeşte şeful.

— Bieţii de ei ! suspină Seekings. Mă fac să mă gîndesc la tipii ăia de la timpul probabil care o zbîrcesc mereu.

Linişte sau nu, anxietatea nu va întîrzia să cuprindă micul grup. La ora unu dimineaţa nu fusese perceput încă nici un semn sonor al activităţii lui „Paddy” Mayne. Comandoul va fi fost interceptat de inamic ? Dar la ora unu şi zece se aude prima explozie, urmată, la intervale regulate, de alte 21.

Apoi reîncepe aşteptarea. La fel de plină de îngrijorare, deoarece Mayne nu se decide să revină. Apare abia o oră mai tîrziu, cu aerul furios în timp ce tovarăşii săi se aşteptau să-l vadă mai curînd jubilînd.

— Porcăriile astea de bombe nu vor să funcționeze, mormăie el.

Şi începe să explice că existau 40 de avioane pe aerodrom, că a reuşit să aşeze bombe pe toate, fără cea mai neînsemnată piedică, dar că numai 22 dintre ele au explodat. Celelalte aveau defecte.

— Ai de ce să turbezi cînd laşi 18 avioane în bună stare în urma ta, încheie el.

Dar Stirling nu-i împărtăşeşte descurajarea. O idee diabolică s-a născut sub calota sa craniană celtică. Eşecul parțial al bombelor îi va permite şi-şi ofere o repetiție generală pentru raidul în jeep, aşa cum l-a proiectat el.

— Dacă am profita pentru a încerca mitralierele ? sugerează el cu o voce prea blindă ca să fie şi onestă.

E genul de propunere pe care nu trebuie să o faci de două ori lui „Paddy" Mayne.

— Bună idee, bună idee, aprobă el.

— La o adică, adaugă Stirling, sînt mitraliere de la RAF. Au fost făcute să tragă în avioane.

Planul este rapid pus la punct de cei doi complici: în timp ce camionul de trei tone va merge să aştepte la trei kilometri de aerodrom, „blitz-car"-ul şi jeep-ul, mergînd cu zece metri interval între ele, se vor avînta pe aerodrom şi vor deschide focul cu toate mitralierele asupra tuturor avioanelor încă intacte.

Cele două vehicule ajung pe aerodrom fără să întîlnească vreun obstacol. După raidul lui Mayne, toată paza aerodromului s-a retras şi nu se aştepta în mod vizibil la un al doilea asalt în aceeaşi noapte. „Ford"-ul şi jeep-ul țîşnesc înainte.

— Aveți grijă să vizați mai întîi rezervoarele. Foc ! le strigă Stirling lui Cooper şi Seekings.

La bordul jeep-ului, Mayne a dat ordine analoage şi cele opt mitraliere „Vickers" intră în acțiune simultan cu un zgomot îngrozitor. Cîteva avioane par să se dezagregheze sub rafale şi flăcări se ridică aproape peste tot. Vehiculele celor din SAS trec de două ori prin aerodrom, cu toate mitralierele trăgînd din plin, înainte de a se îndepărta în trombă, salutate

de cîteva obuze ale unui tun uşor, pe care servanții acestuia, treziți în sfîrşit, au reuşit să-l pună în acțiune. După focarele de incendiu, vizibile de departe, Stirling şi Mayne vor putea determina mai apoi că o duzină din cele optsprezece avioane a putut fi distrusă. Tehnica raidului în jeep pare să-şi fi demonstrat primele calități. Cu atît mai mult cu cît operația a durat cu totul doar cinci minute.

Dar, în dimineața următoare, în timp ce înaintează pe un teren foarte accidentat spre locul de întîlnire, cele trei vehicule sînt atacate de trei avioane italiene. Mitralierea este intensă şi camionul de trei tone este distrus. „Blitz-car”-ul lui Stirling trebuie abandonat. Mai rămîne ca unic mijloc de transport doar jepp-ul lui „Paddy” Mayne, dar, din fericire, nimeni nu a fost rănit. Grupul reuşeşte să ajungă, foarte încet, la locul de întîlnire.

În orele ce urmează celelalte grupuri li se alătură, bineînțeles cu excepția comandoului expediat spre Sidi Barrani. Aerodromul de la Fouka a fost atacat de două grupuri separate conduse de Jordan şi francezii săi şi de Bill Fraser şi oamenii săi. Francezii au ajuns primii şi au reuşit să distrugă opt avioane „Messerschmidt” înainte ca alarma să fie dată şi ca toată lumea de pe aerodrom să înceapă să tragă. Exact atunci grupul lui Fraser se strecura pe sub sîrma ghimpată, la cealaltă extremitate a aerodromului. În dezordinea înconjurătoare, Fraser a reuşit să mai distrugă alte şase avioane

În acest timp, Robin Gurdon hotărîse „să exerseze” puțin şi, împreună cu patrula sa, distrusese vreo treizeci de vehicule dintr-un parc auto după ce atacase o popotă a inamicului cu grenadele.

Jellicoe şi Zirnheld au avut mai puțin noroc. Grupurile lor n-au reuşit să pătrundă pe aerodromul de la El-Daba şi au trebuit să se mulțumească cu distrugerea a trei camioane întîlnite pe drum şi cu capturarea unui subofițer german şi a doi şoferi pe care i-au adus la locul de întîlnire. Sosind toată lumea, acesta a fost părăsit către orele 3 dimineața, la 10 iulie 1942.

XIV

Dar cei din SAS n-au plecat la drum să se întoarcă la bazele lor din spate. Aflînd de la prizonierii germani că, contrar informațiilor statului major, aerodromul de la El-Daba, pe care n-au reuşit să pătrundă Jellicoe şi Zirnheld, este considerat vital de către inamic, Stirling, care, la plecarea de la Kabrit, şi-a asigurat grupul cu o autonomie de aproximativ trei săptămîni în alimente, muniții şi carburant, hotărăşte să treacă din nou la atac în noaptea de 12 spre 13 iulie.

Trei comandouri sub conducerea lui Mayne, Fraser şi Jordan întreprind un nou raid la Fouka, unde distrug douăzeci şi două de avioane. În acest timp, alte două grupuri, comandate de Jellicoe şi de locotenentul francez Martin – care va fi ucis în Bretania în rîndurile SAS, în 1944 – trebuie să atace El-Daba.

Din nou, şansa nu e de partea lor. Cele două grupuri sînt atacate separat de aviația inamică pe cînd se îndreaptă spre obiectivul lor. Comandoul lui Jellicoe pierde două din cele trei jeep-uri ale sale şi trebuie să se înghesuie cu toții în ultimul vehicul pentru a ajunge la locul de întilnire, fără să fi putut intra în acțiune.

Pentru grupul lui Martin, situația este şi mai rea. Grupul, ghidat de patrula lui Robin Gurdon pe drumul cu coastă ce duce de la Fouka la El-Daba, este reperat, la vreo zece kilometri de obiectiv, cu puțin înainte de căderea nopții, de trei avioane de vînătoare italiene, de tipul „Macchi", care, mitraliind, se aruncă în picaj asupra lor. Gurdon este rănit mortal cînd încearcă să riposteze. Îşi va da sufletul cîteva ore mai tîrziu, „fără să-şi fi pierdut cunoştința şi continuînd să dea ordine pînă în ultima clipă". Era cea din urmă misiune a sa în cadrul LRDG, deoarece acceptase să devină adjunctul direct a lui Stirling, sedus de curajul acestuia şi de calitățile sale de comandant, în fruntea SAS. După moartea lui Jock Lewes, moartea sa va fi o lovitură dură pentru şeful

„Detaşamentului L”.

Lăsînd vreo treizeci de oameni ascunşi în grote, în apropierea locului de întîlnire, Stirling decide să se întoarcă la Cairo cu două grupuri: unul alcătuit din trei jeep-uri şi condus de el însuşi, şi altul comandat de „Paddy” Mayne alcătuit din opt camioane goale; scopul este căutarea de întăriri şi provizii în vederea unor noi operații în spatele liniilor inamice.

Drumul pe care cei din SAS l-au urmat la trecerea liniilor frontului, cînd au mers în lungul depresiunii Qattara, este acum impracticabil: potrivit informațiilor primite prin radio, germanii hotărîseră să-l închidă. Trebuie deci să taie de-a dreptul prin depresiune, cu toate inconvenientele şi pericolele pe care aceasta le prezintă. E vorba, în fapt, de a străbate un uriaş chott * de vreo două sute douăzeci de kilometri lungime în care ruperea crustei de sare sub greutatea vehiculului înseamnă înnisiparea certă şi moartea probabilă. La prima vedere, depresiunea Qattara pare impracticabilă şi a fost multă vreme temută de călătorii europeni. Totuşi, două piste posibile au fost descoperite şi oamenii din LRDG i le-au indicat lui Stirling.

Căpitanii Holliman şi Timpson le încercaseră chiar personal, cu convoaie întregi pe care reuşiseră să le treacă fără pierderi, dar una din piste fusese atît de slăbită de această trecere, încît era de acum încolo considerată periculoasă. Mayne hotărăşte să pornească pe cealaltă, mai lungă, dar socotită aproape sigură, cu condiția să se conducă cu precauție. Stirling însă, netemîndu-se de nimic, vrea să plece pe primul drum, mai rapid. El are încredere în jeep-urile sale uşoare şi este sigur că acestea vor trece acolo unde vehiculele LRDG n-au reuşit să înainteze fără să se înnisipeze. Acest calcul temerar era exact: jeep-urile trec, iar Stirling şi Jellicoe ajung la Cairo într-un timp record – ținîndu-se cont, se înțelege, de împrejurări.

Lui Mayne, cu camioanele sale, îi este mult mai greu. Mai

---

* Lac sărat secat (arabă).

întîi, la scurt timp de la plecare şi înainte să fi ajuns în depresiune, este atacat de aviaţia inamică, iar aceasta îi distruge un vehicul. Apoi, porneşte pe drumul socotit „bun”, dar trebuie să înainteze extrem de încet, prudent şi să facă halte frecvente. Îşi va atinge totuşi obiectivul fără alte pierderi.

La sosirea la Cairo, Stirling trebuie să negocieze din nou cu statul-major pentru a obţine proviziile şi materialul nou de care are nevoie – mai ales jeep-uri. Dar, din fericire pentru el, reputaţia sa n-a încetat să sporească pe lîngă comandament – mai ales după ce germanii înşişi îi menţionează numele în comunicatele lor. Numele şi porecla ce vor forma de acum înainte pereche: „Maiorul fantomă”.

Deci, cu douăzeci de jeep-uri noi, echipate cu mitraliere „Vickers”, şi mai multe camioane de trei tone, el se poate alătura, opt zile mai tîrziu, soldaţilor lăsaţi în refugiul din deşert. Era şi timpul, căci pentru grupul acesta zilele încep să fie prea lungi. Proviziile scad şi, oricum, condiţiile de existenţă ale tuturor s-au arătat din ce în ce mai greu de suportat.

Instalaţi în grupuri în mai multe grote în care suferă alternativ rigorile căldurii diurne şi ale frigului nocturn, hărţuiţi de roiuri de muşte deosebit de tenace, oamenii se străduie să-şi omoare cum pot timpul, dormind cît mai mult posibil – dar nu se poate dormi la nesfîrşit – pălăvrăgind, cîntînd în cor sau citind şi recitind cele cîteva cărţi pe care le au cu ei – şi îndeosebi *Cei şapte stîlpi ai înţelepciunii* de T.E. Lawrence*, o alegere ce pare cam stranie pentru evadare şi dezrădăcinare. Temîndu-să nu fie reperaţi de aviaţia inamicului, nu ies din paşteri decît pentru unele misiuni rapide de recunoaştere.

Sosirea lui Stirling este, de aceea, salutată ca o eliberare. În afara faptului că şeful aduce ceai, alcool, tutun, conserve

---

* Thomas Edward Lawrence (1888–1935), ofiţer şi scriitor britanic, născut în Ţara Galilor, agent britanic în ţările arabe din Orientul Apropiat, a căror revoltă a animat-o în 1916–1918. Este autorul unei cărţi care a înconjurat lumea – *Cei şapte stîlpi ai înţelepciunii* (1926).

şi, o, ce lux suprem, apă de colonie, întoarcerea sa înseamnă că îşi vor putea dezmorţi în sfîrşit picioarele.

Privire asupra lucrurilor ce se arată exactă: cu Stirling n-au fost niciodată dezamăgiţi din acest punct de vedere. Acesta soseşte de la Cairo cu un proiect de operaţie ce îi este deosebit de drag, întrucît este vorba, pur şi simplu, de primul raid de mare anvergură cu jeep-uri înarmate.

Obiectivul pe care l-a ales este aerodromul de la Sidi-Haneish, în sectorul Fouka, care este considerat de serviciile de informaţii drept o bază esenţială de transport aerian pentru forţele germane.

Stirling are în vedere să atace cu optsprezece jeep-uri potrivit unui dispozitiv pe care l-a pus deja la punct la Cairo şi pe care îl va experimenta încă în noaptea reîntoarcerii sale în deşert. După ce au călătorit în coloană normală pînă în apropierea obiectivului, jeep-urile trebuie să se aşeze la sosirea aici în linie, în lungul aerodromului, şi să deschidă focul, toate deodată, cu gloanţa trasoare, pentru a-l înspăimînta pe inamic şi a-l ţintui momentan la sol. Stirling mizează mult pe această intrare în scenă de genul „apocalipsul pe rotile”.

Apoi, la semnalul dat prin lansarea unei rachete verzi, vehiculele trebuie să intre în formaţia definitivă de atac, pe două coloane regulate şi paralele de cîte şapte jeep-uri fiecare, avînd în centrul lor şi uşor în faţă pe cel al lui Stirling încadrat de alte două vehicule ceva mai retrase, iar în spatele acestor trei elemente din frunte, în mijlocul celor două coloane, jeep-ul navigatorului Mike Sadler.

Odată adoptată această formaţie, cele optsprezece vehicule trebuie să-şi înceapă „treaba serioasă”. Adică să pătrundă în viteză pe aerodrom şi să treacă printre şirurile de avioane deschizînd focul cu toate mitralierele: cîte patru „Vickers K” de vehicul, repartizate în două perechi. Fiecare din cele două coloane trebuie, se înţelege, să execute foc lateral spre exteriorul formaţiei, iar cele trei vehicule din faţă să tragă înainte, pentru a-i neutraliza, de e posibil, pe apărătorii aerodromului. Deci un adevărat „arici de foc”

trebuie să circule pe aerodrom distrugînd totul în trecerea sa, datorită acțiunii simultane a şaizeci şi opt de mitraliere „Vickers”, ale căror efecte devastatoare sînt deja bine cunoscute.

Se înțelege că această tehnică de atac presupune din partea şoferilor şi trăgătorilor o anume parte de acrobație – şi un sînge rece în stare să reziste la orice. Intervalele de luptă prevăzute între vehicule nu sînt decît de cinci metri şi, la bordul fiecărui jeep, şoferul trebuie să continue să conducă cu două perechi de mitraliere ce trag concomitent, una alături de el, cealaltă în spatele său. Mai trebuie ca trăgătorii să nu „aprindă” din greşeală un jeep propriu ieşit pentru o clipă din formație – şi să nu-şi ucidă şoferul. Orice mişcare greşită a unora sau altora poate fi fatală.

— Cum mă găseam în poziție de şofer la capătul coloanei din stînga, povesteşte unul din cei interesați, Carol Mather, perechea din fața mea trăgea lateral prin fața mea, iar perechea din spate exact din coadă. Era important, de aceea, să rămîi foarte liniştit pe scaunul tău, să nu te apleci nici în față, nici în spate.

„Important”, într-un asemenea caz, este, fără nici o îndoială un „understatement” (adevăr spus doar pe jumătate).

Stirling organizează deci, îndată ce cade noaptea, o repetiție generală în deşert. Repetiție ce se desfăşoară excepțional de bine, poate şi datorită explicațiilor detaliate pe care le-a dat oamenilor săi, cu planuri şi crochiuri la îndemînă. Toată lumea reuşeşte să se aşeze la locul ei la semnalul dat şi nimeni nu trage asupra celuilalt. Maestrul acestui balet este mulțumit de elevii săi. Cu atît mai mult cu cît cortina se va ridica de-a binelea a doua zi, 26 iulie, pe înserate.

Atacul este prevăzut pentru 27 iulie, la ora 1, pentru a beneficia pe deplin de luna plină, dar Sidi-Haneish găsindu-se la vreo şaizeci şi cinci de kilometri nord-vest de Bir-Chalder şi de refugiu, cortegiul se pune în mişcare încă de la căderea nopții, pe 26, ghidat de Mike Sadler, concentrat cît se poate asupra conducerii uneori dificile. Tot atît de dificilă

pe cît terenul aspru, care provoacă mai multe opriri şi o mulţime de pene.

Apoi brusc, după patru ore şi jumătate de parcurs adesea în stare să-i învingă şi pe cei mai tenaci, Sadler dă semnalul de oprire.

— Am ajuns, îi spune el lui Stirling. Dacă sînt exacte calculele mele, aerodromul trebuie să fie în faţa noastră la aproximativ un kilometru şi jumătate.

Aparent, peisajul haotic nu s-a schimbat şi nu poate fi perceput nici un semn de activitate. Dar Mike Sadler nu-i omul să se avînte uşuratic. Stirling îşi desfăşoară deci cele optsprezece jeep-uri în linie şi dă ordinul de înaintare. Drept în faţa sa. S-ar crede că o vorbă de transpunerea monstruoasă a şarjelor de cavalerie de altădată. Sforţîndu-se să menţină alinierea cu toate asperităţile terenului, jeep-urile înaintează clătinîndu-se şi zgîlţîindu-se.

Deodată, în spatele unei ondulaţii a terenului, dau de o iluminaţie puternică. Acolo este aerodromul, şi se pare că toate proiectoarele au fost aprinse, scăldînd într-o lumină violentă pista pe care se disting formele avioanelor. Într-adevăr, multe avioane.

În faţa acestei orgii neobişnuite de lumină, Stirling se întreabă o clipă dacă inamicul nu-i aşteaptă, dar adevărata explicaţie apare foarte repede: un bombardier este pe cale să aterizeze

Linia jeep-urilor înarmate îşi reia înaintarea, se aliniază pe marginea aerodromului şi, la semnal, deschide focul într-un vacarm infernal. Jeep-urile tresaltă în timp ce toate patru mitralierele trag deodată, iar gloanţele trasoare desenează deasupra pistei arabescuri luminoase ce par să se încrucişeze. Încă de la primele rafale, proiectoarele din faţă s-au stins, dar aerodromul continuă să fie luminat, atît de luna plină, cît şi de tirurile mitralierelor care trag toate într-o cadenţă de 1 200 lovituri pe minut. Pe pistă se disting acum cît se poate de clar şirurile de avioane de toate tipurile: „Junkers”, „Stukas”, „Messerschmidt”, „Heinkel”.

Ridicîndu-se în picioare în jeep-ul său şi ţinînd volanul, cu Cooper şi Seekings ca mitraliori, Stirling îşi învîrte

deasupra capului pistolul „Very”. Cu un pocnet surd, ţîşneşte o rachetă verde: schimbare de formaţie ! Jeepurile se aşază imediat în coloană dublă şi se avîntă pe aerodrom. Cele şaizeci şi opt de mitraliere continuă să tragă fără întrerupere şi, foarte curînd, ravagiile produse sînt îngrozitoare. Sub rafalele ce le străpung în tăcere, avioanele iau foc şi se dislocă. Unele dintre ele par să se dezagregheze complet. Rezervoarele explodează. Pe pistă, pe lîngă zgomotul care sparge timpanele, căldura a devenit de nesuportat. Unii din oamenii lui Stirling vor constata pe urmă că au sprîncenele arse. Cît a durat acest circuit ucigaş ? Nimeni, pentru moment, n-ar putea spune.

Reacţia survine din faţă. Între două rafale, se aude deodată un mortier şi un obuz explodează între cele două coloane de jeep-uri. Apoi intră în acţiune un tun „Breda” de 20 mm, una din armele cele mai de temut fabricate de italieni.

— Fă-l să tacă, îi strigă Sandy Scratchley mitraliorului său din faţă.

Nici un răspuns. Ridicînd o mînă de pe volan, Scratchley atinge umărul mitraliorului care alunecă uşor în faţă, cu fruntea pe cele două încărcătoare circulare ale armelor sale. A fost omorît pe loc de o schijă de mortier.

Steve Hastings crede pentru o clipă că i-a sosit ceasul. Un şoc îi scutură jeep-ul şi el e orbit de un lichid cald care îi acoperă faţa. Dar, de fapt, el şi mitraliorul său din faţă au fost doar acoperiţi de ulei. În mod miraculos, jeep-ul continuă să meargă. Vor trebui totuşi să-l abandoneze, la sfîrşitul operaţiei, după ce l-au sabotat, şi transformat în capcană.

Cîteva clipe mai apoi este atins şi jeep-ul lui Stirling. Nici unul din cei trei ocupanţi nu este rănit, dar vehiculul este scos din funcţiune. Cele două coloane se opresc imediat.

— Faceţi să tacă „Breda” ! strigă Stirling urcînd în alt jeep. Concentraţi-vă focul pe el şi faceţi-l să tacă !

Tunul este în sfîrşit neutralizat. În clipa aceasta, Stirling cere ca motoarele tuturor vehiculelor să fie oprite pentru a-şi putea completa, foarte calm, instrucţiunile, în vederea unei a

doua treceri menite să încheie treaba. Se pleacă din nou şi, după liniştea stranie ce se abătuse brusc peste aerodrom, dezlănțuirea reîncepe. Un întreg grup de avioane „Junkers 52” este distrus – ultimul dintre ele de Paddy” Mayne care, dus fără îndoială de vechile sale obiceiuri, îşi părăseşte jeep-ul şi aleargă să pună o bombă.

Vor afla mai tîrziu că cincisprezece avioane au fost distruse în cursul acestui raid şi o duzină grav avariate. În ce-i priveşte, cei din SAS au avut trei jeep-uri distruse şi alte şase avariate. N-au avut decît un ucis – mitraliorul lui Sandy Scratchley – chiar în timpul raidului, dar un altul va muri pe drumul de întoarcere: aspirantul francez Zirnheld care făcea echipă cu compatriotul său Martin, va fi rănit mortal în timpul unui atac în plin deşert al avioanelor „Stukas” şi va sucomba pe loc.

Regrupîndu-se şi stabilindu-şi planurile cît se poate de repede, la oarecare distanță de aerodromul pe care l-au devastat, Stirling şi oamenii săi se împart în grupuri de două pînă la patru jeep-uri, fiecare trebuind să ajungă separat la locul de întîlnire, conducînd noaptea şi ascunzîndu-se ziua, conform metodei lor obişnuite. Celor mai multe grupuri le trebuie cam două zile să ajungă la grotele familiare de-acum. Cu toate neîntreruptele patrule aeriene şi terestre trimise de germani în urma raidului pe aerodrom, n-au fost atacate decît cele două jeep-uri ale lui Martin şi Zirnheld.

Cei doi morți înregistrați în operație au fost îngropați pe drum. Pentru mitraliorul lui Scratchley aceasta s-a petrecut la prima haltă a grupului de patru jeep-uri conduse de Stirling, Jellicoe, Hastings şi Scratchley. Doi bărbați au săpat cu discreție groapa, în timp ce camarazii lor încălzeau apa pentru ceai. Şi-au dat seama atunci că nimeni n-avea vreo *Biblie* să citească vreun verset şi, ofițeri şi soldați, s-au mulțumit să păstreze un minut de tăcere în jurul gropii pentru care aranjaseră şi o cruce dintr-un baston şi o scîndură smulsă dintr-o ladă pentru conserve. Martin a făcut la fel pentru Zirnheld, bătînd în cuie două scîndurele şi scriind deasupra numele şi gradul camaradului său cu mențiunea: „Mort pentru Franța”.

În timp ce grosul forțelor lui Stirling ataca Sidi-Haneish în jeep-uri, un detaşament SAS şi LRDG comandat de locotenentul Wilder organiza un raid „clasic” pe aerodromul de la Baggush şi distrugea cincisprezece avioane. A doua zi, ciocnindu-se cu forțe terestre germane care se deplasau în camioane, acest detaşament reuşea să distrugă patru vehicule ale inamicului şi să-i pună pe ceilalți pe fugă. Dar aventura lor cea mai ciudată va urma ceva mai tîrziu, cînd un mic avion german „Fiesler Storch” a aterizat chiar sub nasul lor. Din el au ieşit doi bărbați care au început să inspecteze cu un aer grav împrejurimile fără să-i zărească pe britanici, instalați la mai puțin de o sută de metri. Aceştia au deschis focul asupra avionului, pe care l-au scos din uz şi abia în clipa aceasta cei doi „vizitatori”, vizibil consternați, ridică brațele strigînd:

— Nu trageți ! Nu trageți !

Unul din ei agita o brasardă cu crucea roşie. Era într-adevăr vorba de un medic militar german, baronul von Lutteroti, venit să examineze ținutul în compania unuia din piloții personali ai lui Rommel. Amîndoi au fost făcuți prizonieri şi duşi la refugiu, unde au fost dați în paza dr. Malcolm Pleydell, medicul SAS, şi sergentului Bennett. Au urmat un schimb de amabilități şi discuții mondene, dar toate acestea nu i-au împiedicat pe cei doi germani, pe care nimeni nu se sinchisea să-i supravegheze mai îndeaproape, să evadeze după cîteva zile. O anume dezinvoltură în modul de a-şi păzi prizonierii a fost, de altfel, cum remarcă şi Philip Warner, unul din reproşurile făcute în general detaşamentului SAS, cel puțin în această perioadă.

Una din primele griji ale lui Stirling, cînd toată lumea s-a întors la adăpost, este să-şi schimbe refugiul. Urmele lăsate de plecările şi venirile vehiculelor sînt atît de profunde încît riscă să aducă acolo patrulele motorizate germane. Refugiul este de aceea transferat în alte grote, la vreo cincizeci de kilometri mai departe.

După ce a luat această precauție elementară, Stirling

organizează o întrunire generală în care critică în toată regula operația abia încheiată. Aceasta poate apărea ca o reuşită foarte strălucită, dar, pentru Stirling, numeroase detalii lasă încă de dorit, şi nu ascunde asta oamenilor săi. După el, tirurile au fost prea dezordonate, prost țintite şi excesive: mai multe echipaje şi-au epuizat complet munițiile, ceea ce pare o gravă greşeală, pentru că trebuie să prevezi şi „accidente de parcurs” pe drumul de întoarcere. În plus, cîteva vehicule n-au reuşit să-şi mențină alinierea în tot timpul operației. Trebuie cu orice preț să acționeze mai bine în viitor.

Stirling se arată cu atît mai înverşunat în criticile sale cu cît unii din oamenii săi sînt cît pe ce să le găsească nedrepte, acum cînd văd că raidul în jeep-uri înarmate se va substitui vechilor metode de acțiune. El doreşte să atingă cît mai repede posibil un fel de perfecțiune în acest gen de exercițiu.

Stirling s-a implantat acum aproape permanent în spatele liniilor inamice pentru că, înaintea plecării din Cairo, a aranjat ca RAF să-i paraşuteze în apropierea refugiului proviziile, munițiile şi materialul. Totul este cît se poate de bine. Se vor putea „amuza” şi vor putea organiza o hărțuire sistematică a forțelor din spate ale lui Afrika Korps, fără să mai străbată, ca în operațiile precedente, nesfîrşite trasee.

Dar un mesaj al statului-major pune brusc capăt acestor proiecte seducătoare: Stirling trebuie să-şi ducă de urgență detaşamentul la Kabrit, în vederea unei operații importante.

— Ce operație ? strigă Stirling, furios. Ca şi cum idioții ăştia din statul-major ar şti ce-i aia o operație ?

Dar nu poate face altfel decît să se supună.

XV

Stirling are dreptate să nu aibă încredere şi, îndată ce statul-major îi dezvăluie planurile, neîncrederea aceasta se transformă într-o aversiune declarată şi marcată. El consideră că a fost violată, de către comandament, regula

jocului instaurată încă de la început, prin care i se lăsa lui, maiorului Stirling, grija să decidă asupra operațiilor sale şi să le organizeze. Cît despre cea care i se propune, el n-ar fi conceput-o niciodată şi nici n-ar fi organizat-o în acest fel. Mai mult, ea se înscrie într-un ansamblu cuprinzînd elemente „străine”, lucru de care şeful SAS are o oroare destul de justificată.

Este vorba pur şi simplu de o serie de raiduri de mare anvergură asupra mai multor localitați-cheie deținute de inamic în scopul de a „ține ocupat” Afrika Korps şi de a-l împiedica să treacă la ofensivă în timpul verii. Comandamentul britanic estimează că nu poate avea în vedere să atace înaintea toamnei şi ține să-şi păstreze pînă atunci pozițiile. Trebuie, de aceea, să i se dea lui Rommel suficiente subiecte de preocupare, încît să nu fie tentat să răstoarne din nou situația.

Pe de altă parte, în această lună august 1942 se va opera o remaniere decisivă în comandamentul forțelor britanice din Orientul Mijlociu. Churchill a hotărît să-l înlocuiască pe Auchinleck cu generalul Alexander* în postul de comandant şef, decizie care, cu toate precauțiunile retorice, este resimțită drept ceea ce este: o dizgrație, încheind o lungă suită de divergențe care au dus la o totală incompatibilitate.

Auchinleck este un soldat remarcabil şi a desfăşurat, după părerea unanimă, o muncă formidabilă în postul său de comandant, dar este deosebit de nenorocos în relațiile sale cu lumea politică în general şi cu primul ministru în special.

Acesta n-a înghițit franchețea aspră a lui Auchinleck care n-a ezitat să sublinieze lipsurile armatei sale – mai ales în blindate – şi a refuzat, cu tot spiritul său ofensiv recunoscut, să se lanseze în unele aventuri. Churchill adoră să facă pe comandantul suprem – ceea ce reuşeşte, de altfel, cu un talent incontestabil – dar, în ce priveşte Orientul Apropiat şi Mijlociu, s-a lovit de multe ori de realismul lui Auchinleck. Pînă într-atît încît a ajuns la exasperare, aşa cum se

---

* Numirea are loc la 8 august 1942. În aceeaşi zi, generalul Auchinleck devine şef al sectorului operațional Irak – Iran.

surprinde că e adus la exasperare şi de omul însuşi. Un simplu dialog ce se desfăşoară în Egipt, cu puțin înaintea concedierii „onorabile” a lui Auchinleck, spune mult.

Cînd generalul declară că, nebînd şi culcîndu-se devreme, se simte mereu „în formă sută la sută”, Churchill răspunde pe un ton uşor arțăgos:

— Eu beau coniac toată noaptea şi mă simt în formă două sute la sută.

În acest moment, decizia primului ministru este deja luată. El a sosit la Cairo la 3 august 1942, pe un drum ce trebuia să-l conducă la Moscova, unde îl va întîlni pe Stalin, cu planul în buzunar. La început de tot, proiectul constă în a desființa comandamentul forțelor britanice din Orientul Mijlociu, care acoperea Egiptul, Palestina, Siria, Iran şi Irak, pentru a crea un comandament al Orientului Mijlociu, la Cairo, încredințat lui Alexander, în timp ce Auchinleck va merge la Bagdad să se ocupe numai de Iran şi Irak.

Bineînțeles, schimbarea nu poate fi acceptată de Auchinleck, care se retrage pur şi simplu, cedînd locul lui Alexander. Pe acesta îl vrea Churchill în vederea marii ofensive prevăzute pentru toamna următoare. Ofensiva aceasta va fi victorioasă, dar n-ar fi fost ea astfel şi cu Auchinleck în frunte ?

Acesta ar fi beneficiat, aşa cum au făcut Alexander şi Montgomery, de uzura lui Afrika Korps, slăbit de blocada mediteraneană şi ratîndu-şi marea ocazie din iunie şi iulie 1942, la capătul acelei ofensive ce l-a dus pînă la El-Alamein, gata să amenințe Cairo[1].

De fapt, se poate considera că în acest moment Rommel este deja virtual bătut şi că Auchinleck este cel care l-a pus în această situație.

În legătură cu acest subiect, unul din apropiații săi, generalul Dorman Smith, va scrie în corespondența sa personală: „Cu toată judecata complet greşită pe care o avea

---

[1] Despre această uzură a lui Afrika Korps pot fi consultate pur şi simplu memoriile mareşalului Rommel, *Războiul fără ură*.

despre Ritchie [1], «Auk» a fost acela care ne-a salvat cu adevărat. Britanicii nu şi-au imaginat niciodată abisul ce se căsca în fața aliaților, în iunie-iulie 1942 şi nu l-au apreciat niciodată cum ar fi trebuit pe omul care i-a împiedicat să alunece în el. Nimănui nu-i place să creadă că a existat cu adevărat o asemenea situație”.

Dar fapt este că, încă de la marea întrunire a statului-major pe care Churchill a prezidat-o la 5 august, problema e încheiată: fiecare ştie că generalul Alexander, venit din Marea Britanie cu primul ministru, îl va înlocui pe Auchinleck. La 13 august, şi Ritchie va fi înlocuit de la comanda Armatei a VIII-a de un nou venit precedat deja de o robustă reputație de original: generalul Bernard Montgomery.*

În timp ce se desfăşoară această remaniere, punctată de şedințe cu atmosfera încărcată, Stirling cunoaşte alte reuniuni unde atmosfera nu-i deloc mai destinsă: cele în cursul cărora sînt discutate raidurile hotărîte de statul-major.

Acestea sînt în număr de patru: unul la Benghazi, organizat de Stirling şi cei din SAS, un altul la Tobruk – de o forță amfibie sub ordinele colonelului Haselden, un al treilea pe aerodromul de la Barce – de către LRDG şi ultimul la Jalo – de către trupele sudanze.

Din aceste patru operațiuni, cea mai importantă atît prin natura obiectivului, cît şi prin mijloacele angajate, este cea de la Tobruk. Colonelul Haselden trebuie să atace oraşul pe cale terestră cu optzeci de oameni din forțele de comando, transportați de trei camioane, travestiți în prizonieri de război şi încadrați de cîțiva evrei germani în uniforme aparținînd lui

---

[1] Desemnarea de către Auchinleck a generalului Ritchie ca şef al Armatei a VIII-a fusese aspru criticată de o parte a statului său major, care îl considera pe Ritchie „lipsit de maturitate”

* Sir Bernard Law Montgomery, mareşal britanic (1887–1970), comandant al diviziei din Franța, în 1939–1940, reuşeşte să-şi îmbarce divizia după dezastrul de la Dunkerque. În 1942 este numit în fruntea Armatei 8 britanice din Egipt, calitate în care îl învinge pe Rommel la El-Alamein. Participă la campaniile din Sicilia şi Italia, apoi este chemat la Londra, în 1944, şi preia comanda forțelor terestre de debarcare în Normandia. Ajunge, în 1946, şef al Statului Major Imperial britanic.

Afrika Korps şi trecînd drept gardieni. Proiectul său constă în a ajunge într-un punct numit Mersa Sciausc, la est de port, unde i se vor alătura o sută de oameni aflați sub ordinele căpitanului McFie, veniți din Alexandria la bordul unor vedete lansatoare de torpile şi dotați cu bărci pneumatice. Cele două forțe (a lui Haselden, desemnată cu litera B, şi a lui McFie, desemnată cu litera C) trebuie apoi să se unească, să înainteze împreună spre vest şi să neutralizeze bateriile de coastă, în aşa fel încît să permită debarcarea, la orele patru şi jumătate dimineața, a forței A, alcătuită din 382 de soldați din Royal Marines, comandați de locotenent-colonelul Unwin şi transportați cu distrugătoarele *Sikh* şi *Zulu*.

Cele trei forțe combinate au apoi ca misiune să înconjoare complet oraşul, în vreme ce vedetele lansatoare de torpile venite din Alexandria vor scufunda vasele aflate în port.

Operațiunea se va numi „Daffodil” (narcisă galbenă).

Raidul pe care Stirling trebuie să-l organizeze la Benghazi poartă un nume la fel de botanic şi încîntător: „Snowdrop” (ghiocel). Pentru a-l duce la îndeplinire, va dispune de două sute douăzeci de oameni, patruzeci de jeep-uri înarmate şi patruzeci de camioane, care vor trebui să pătrundă în oraş, să ajungă în port şi să distrugă tot ce întîlnesc acolo.

Raidul lui Sudan Defence Force *, plecată din Koufra cu două patrule ale LRDG spre Jalo, se cheamă „Tulip” (laleaua), iar cel al forțelor LRDG spre Barce se numeşte „Hyacinth” (zambila).

Acest buchet de flori îi pare extrem de otrăvitor lui Stirling, care detectează dintr-o privire imperfecțiunile planului:

Partea ce i s-a rezervat îl nemulțumeşte în mod deosebit. După părerea sa, un raid-surpriză cu două sute douăzeci de oameni şi optzeci de vehicule este o erezie, iar operația ce îi este propusă reprezintă exact ce condamna el în memoriul care a precedat formarea forțelor SAS.

— Ansamblul planului, va scrie el mai apoi, păcătuia față

* Forța de apărare a Sudanului (engl.).

de toate principiile pe care se alcătuise Special Air Service.

Dar proiectul raidului spre Tobruk i se pare încă şi mai delirant. Experienţa îl învăţase că în acest domeniu să te complici însemna să adaugi un factor de eşec deosebit de redutabil, iar proiectul lui Haselden – adevăratul inspirator al ansamblului planului suferă de bizantinism, cerînd o coordonare, un respect al orarului şi o perfecţiune în transmisii fără de care, la cel mai mic contratimp, totul se prăbuşeşte în orice clipă.

Haselden – a cărui iniţiativă va fi ulterior blamată de mulţi din tovarăşii săi cei mai apropiaţi – este un ofiţer de informaţii strălucitor, un distins vorbitor de arabă, care a îndeplinit remarcabile misiuni individuale deghizat în localnic în spatele liniilor inamice, dar n-are nici o experienţă de comando pe terenul de luptă[1]. Cu toate acestea observă Stirling repede, el este ascultat cu atenţie de statul-major.

Astfel, în cursul acestor întruniri, protestele şi criticile şefului SAS, oricît de argumentate ar fi, sînt respinse cu hotărîre. În mai multe rînduri, cu tot obişnuitul său sînge rece şi cu urbanitatea sa, Stirling e pe cale să explodeze.

Cu atît mai mult cu cît, uneori, provocări personale înveninează în plus dezacordul pur militar. Este cazul unei întruniri a statului-major în care un vice-mareşal al RAF-ului intervine în discuţie, spunînd că după părerea sa raidul spre Benghazi ar trebui încredinţat unor „trupe serioase” şi nu unui grup de „individualişti pitoreşti.” Ca apoi să descrie SAS drept o trupă curajoasă, dar nedisciplinată, care cultivă o tendinţă de „a-şi exagera succesele”.

La aceste cuvinte, Stirling, palid, pune mîna pe o călimară. Vecinul îi prinde braţul. La timp să-l salveze pe cel de la RAF de un bombardament cu totul neprevăzut de el.

Mai tîrziu, prietenii încearcă să explice şefului SAS arţagul aparte al vice-mareşalului. Generalul Marriot îi sugerase acestuia puţin mai înainte să-i confere lui Stirling

[1] Una din cele mai frumoase isprăvi ale lui Haselden în calitate de agent secret a constat în a explora toate instalaţiile unui aerodrom inamic mînînd, deghizat în păstor arab, o turmă de oi pe aerodrom, cu toate urletele santinelelor.

„Distinguished Flying Cross”, decorație rezervată celor din RAF.

— De ce ? a răspuns el. Tipul acesta nu face parte din aviație.

— A distrus două sute cincizeci de avioane inamice, răspunsese Marriot. E un scor cu care nu se poate lăuda nici o escadrilă RAF.

— Ridicol ! a şuierat vice-amiralul, furios.

Totuşi, presat de statul-major şi conştient de faptul că însuşi viitorul forțelor SAS ar putea fi compromis în caz de refuz, Stirling cedează. Trebuie să înceapă pregătirea raidului, o sarcină importantă, căci, potrivit planului, forțele SAS trebuie să plece din Koufra. Va trebui deci să aducă oameni şi vehicule de la Kabrit la Koufra, ceea ce înseamnă un traseu de aproape 1 300 kilometri, ca apoi să parcurgă aceeaşi distanță pentru a ajunge la Benghazi. În acelaşi timp, cei o sută de novici pe care Stirling a trebuit să-i recruteze pentru această operație au de îndurat un antrenament accelerat.

Ca adjunct în aceste munci de organizare, Stirling îl recuperează pe Fitzroy McLean care, ieşit din spital la 1 iulie, se bronzează pe plajele din Alexandria învățînd greaca modernă cu domnişoare binevoitoare. Cei doi complici se pun de îndată pe lucru – dar găsesc şi timpul să aibă un contact politic foarte important.

Amîndoi se numără printre invitații ambasadorului britanic la Cairo, Sir Michael Lampson, la un dineu pe care îl prezidează însuşi primul ministru, Winston Churchill, întors în Egipt, după călătoria sa în Rusia. Generalul Alexander, pe cale să-şi ia în primire noua funcție, şi generalul sud-african Smuts, şeful statului-major imperial, asistă şi ei la acest dineu.

Churchill începe prin a-l tachina pe McLean pentru măruntele sale stratageme parlamentare, prezentîndu-l generalului Smuts în următorii termeni:

— Iată un tînăr care s-a servit de mama Parlamentelor ca de casele de distracții publice.

Dar, foarte bine dispus după ce a început – şi a cîştigat –

cu acelaşi Smuts un concurs de citate din Shakespeare recitate din memorie [1], Churchill îi interoghează îndelung pe Stirling şi însoţitorul său în legătură cu forţele SAS şi le ascultă atent răspunsurile. L-a auzit deja, bineînţeles, vorbind despre unitate pe fiul său Randolph şi este vizibil că personalitatea şefului acesteia îl intrigă.

Contrastul între manierele alese ale lui Stirling şi brutala îndrăzneală a acţiunii sale îl fascinează vizibil – aşa cum a fascinat pe mulţi alţii înaintea lui. Într-adevăr, încît nu poate rezista, după plecarea şefului SAS, tentaţiei de a-l gratifica pe Smuts cu un ultim citat, extras din *Don Juan* de Byron: „Era omul cel mai rafinat care a scufundat vreodată o navă sau tăiat gîtul cuiva”.

De altfel, a doua zi, el îl convoacă personal pe Stirling la o întrunire mult mai puţin mondenă, în care interlocutorul său poate expune pe îndelete toate problemele pe care le are unitatea sa. Churchill ascultă fără să spună nimic, mulţumindu-se să dea adesea din cap, dar această întîlnire va avea roadele sale.

Între timp, continuă pregătirea operaţiei „Snowdrop”, prevăzută pentru 13 septembrie, încît nu-i vreme de pierdut. Pe cînd Stirling stăruie în disputele cu statul-major, recrutează, antrenează şi aleargă după materiale, Fitzroy McLean se precipită la Fayoum, unde LRDG şi-a stabilit noul cartier general, pentru a discuta cu Kennedy Shaw, apoi la Alexandria, pentru a studia din nou o machetă a oraşului Benghazi.

În această perioadă începe McLean să aibă o destul de proastă impresie în legătură cu secretul în care se desfăşoară operaţia. „Pentru motive evidente – scrie el în această privinţă – secretul era vital, şi doar un mic număr dintre cei care trebuiau să ia parte la operaţii fuseseră informaţi asupra destinaţiei. Dar, chiar înainte să fim gata de a intra în

---

[1] După spusele celor prezenţi, victoria lui Churchill a fost cu atît mai strălucită cu cît el inventa de-a dreptul jumătate din citate, făcînd pe faţă cu ochiul vecinilor săi.

acțiune, reieşi că prea mulți oameni ştiau prea multe. La Alexandria, un puşcaş marin beat se lăuda într-o bodegă cu faptul că o să plece spre Tobruk. Un ofițer al Forțelor franceze libere a cules la Beirut cîteva informații surprinzătoare. Unul din barmanii hotelului, care trecea în general drept agent inamic, părea mult prea bine informat. Încă şi mai rău, potrivit anumitor indicii, se părea că inamicul se aştepta la raiduri şi lua deja contramăsuri”.

Cu toate acestea, la 7 septembrie, Stirling şi McLean ajung, la bordul unui bombardier „Hudson”, în oaza Koufra, unde se găseşte adunat deja grosul trupelor. A doua zi, grupul de vehicule pleacă la drum, sub ordinele lui „Paddy” Mayne şi McLean. Împreună cu jeep-urile înarmate şi camioanele „Ford” de trei tone, pleacă şi două tancuri uşoare împrumutate de Regimentul 10 husari, dar acestea vor trebui abandonate, complet înnisipate, după vreo cîteva zeci de kilometri.

Alte două grupuri, ultimul fiind condus de Stirling în persoană, pleacă ceva mai tîrziu.

„Forța B” a lui Haselden, care a fost condusă la Koufra de LRDG, a plecat în direcția Tobruk la 6 septembrie, patrulele G I şi T I din LRDG, sub comanda lui Easonsmith, sînt deja în drum spre Barce, iar unitățile din Sudan Defence Force, care trebuie în principiu să cucerească Jalo, vor părăsi Koufra la 11 septembrie.

În ce îl priveşte, la 31 august, Rommel a trecut din nou la atac la El-Alamein.

XVI

În afara lungimii, drumul de la Koufra la Benghazi se arată, curînd atît dificil, cît şi înşelător. Cuprinde, în mod deosebit, traversarea Mării de Nisip, „o întindere de nisip fin şi sfărîmicios, de mărimea Irlandei, marcată de lungi dune paralele de mai multe zeci de metri înălțime, care se aliniază monoton, ca valurile unui ocean”.

După ce s-a consultat cu specialiştii din LRDG, Stirling a hotărît să-şi treacă vehiculele prin Zighen, un fel de gîtuire unde Marea de Nisip nu este mai lată de treizeci de kilometri. Dar aceşti treizeci de kilometri par interminabili. Nu trec cinci minute să nu se înnisipească vreun vehicul şi să fie scoase în mare grabă scîndurile de nisip, lopeţile şi odgoanele.

Îi vor trebui trei zile bune grupului din frunte, pe care îl comandă Mayne şi McLean, să ajungă la djebelul din apropierea oraşului Benghazi, unde se ascunde printre nomazi prieteni ofiţerul de informaţii belgian Bob Melot. Între timp, unul din camioanele convoiului a trecut peste o mină şi a fost abandonat după ce încărcătura a fost repartizată celorlalte vehicule.

Dintru început, Melot îl informează pe McLean că au putut fi remarcate semnele unei agitaţii suspecte în garnizoana de la Benghazi unde, în plus, pare că întăriri au sosit recent. Faptul îi confirmă lui McLean presentimentul sumbru şi, după o lungă întrevedere cu Melot şi doi şefi arabi, el se hotărăşte să trimită un spion să examineze mai îndeaproape situaţia.

Acest spion este un arab din Benghazi, dezertor din armata italiană, care pleacă imediat la drum spre oraşul aflat la vreo treizeci de kilometri. O zi şi o noapte mai tîrziu, el reapare cu cele mai rele precizări. Potrivit lui, toată lumea din oraş este la curent cu atacul ce va veni – şi se menţionează chiar data exactă, cum a putut verifica pe loc McLean. Mai mult, au sosit întăriri din infanteria italiană, precum şi o unitate de mitraliori germani, iar cîmpuri de mine au fost instalate în jurul oraşului. În mod vizibil, cei din SAS sînt aşteptaţi.

Cînd soseşte Stirling, după o traversare în care a pierdut un jeep cu pasagerii săi, ucişi de o mină, McLean îl pune la curent cu informaţiile deloc încurajatoare pe care le obţinuse. După o reflecţie, se decide trimiterea unui mesaj la Cairo pentru a se întreba dacă nu trebuie modificat planul prevăzut. Răspunsul, care soseşte trei ore mai tîrziu este că trebuie „ignorate zvonurile de bazar” şi acţionat după cum s-

a stabilit. Nu le rămîne decît să se încline.

În după-amiaza zilei de 13 septembrie se pregătesc cu toţii. De data aceasta, membrii comandoului au fost dotaţi, în plus faţă de echipamentul lor obişnuit, cu o „trusă de evadare” pentru cazul în care s-ar afla în dificultate: o hartă de stat-major pe mătase, disimulată în dublura hainelor de luptă, o busolă în miniatură ascunsă într-un simplu nasture, un bidon special repliabil, comprimate de benzedrină etc.

Primul grup care pleacă la drum, comandat de Chris Bailey şi ghidat de Bob Melot, trebuie să se ocupe, înainte de a ajunge la Benghazi, de un fort italian care adăposteşte o staţie de radio. Apoi, la căderea nopţii, se pune în mişcare şi grosul trupei, sub ordinele lui Stirling. Un bombardament de diversiune al RAF a fost prevăzut între orele 22 şi 23,59. Cei din SAS trebuie deci să intre în acţiune începînd cu miezul nopţii.

Prima parte a parcursului se arată însă dificilă. Melot a lăsat drept ghid un spion arab, care greşeşte uedul şi obligă coloana să piardă timp considerabil. După mai multe halte şi schimbări de itinerar, aceasta se regăseşte în sfîrşit pe drumul principal, pe care continuă înaintarea cu viteză, pentru a recupera întîrzierea. În depărtare, cerul este luminat şi se aud exploziile surde ale bombelor pe care le aruncă RAF peste Benghazi, conform planului prevăzut.

Apoi, la ceva distanţă în faţă, Stirling zăreşte o barieră de-a latul drumului, cu sîrmă ghimpată de o parte şi de alta. De ambele părţi ale drumului pămîntul pare să fi fost răscolit de curînd: ca şi cum ar fi fost minat.

Bill Cumper, specialist în problemă, sare din maşină şi se apropie să vadă mai bine. Ajunge la barieră, pipăie un timp, găseşte sistemul de deschidere şi face să pivoteze întreg ansamblul proclamînd pe un ton teatral:

— Şi acum să înceapă lupta !

N-ar fi putut spune mai bine. Exact în acel moment se dezlănţuie infernul. O duzină de mitraliere şi cel puţin două tunuri „Breda” de 20 mm, instalate de cealaltă parte a barierei, au deschis laolaltă focul asupra coloanei. Curînd, li se alătură şi mortiere.

Jeep-ul din față, condus de sergentul Almonds, fost în Coldstream Guards, țîşneşte înainte cu cele patru mitraliere în acțiune. După vreo sută de metri, un glonte îi atinge rezervorul de benzină şi vehiculul ia foc instantaneu. Al doilea jeep are aceeaşi soartă.

Celelalte vehicule se dispun de o parte şi de alta a drumului şi-şi dezlănțuie focul asupra adversarului, a cărui ardoare scade după un timp. Dar este vizibil că raidul a eşuat înainte de a începe. Este clar că orice şansă de surpriză – dacă existase vreodată – a dispărut acum. Nu le rămîne decît să se replieze.

La ivirea zorilor, coloana se regăseşte la poalele unei pante abrupte ce duce la locul de refugiu din munte. În acel moment este reperată de o duzină de avioane ale inamicului care se aruncă asupra ei, bombardînd şi mitraliind. Un camion încărcat cu muniții este atins în plin şi se volatilizează. Un al doilea nu întîrzie să explodeze, spulberînd toate lucrurile personale ale lui Fitzroy McLean, care se găseau la bordul său. „Echipamentul meu, povesteşte McLean, era acum redus la un pistol automat, un compas prismatic şi o linguriță de ceai din argint. Eram mai uşor la drum”.

Hărțuiala aeriană continuă toată ziua, doar cu un scurt moment de răgaz la prînz. Un camion cu soldați SAS francezi reuşeşte totuşi, într-o încercare îndrăzneață, să deschidă focul cu toate mitralierele sale asupra unui avion care-l ataca şi să-l doboare în flăcări.

Noaptea următoare, scăpat de avioane, grupul reuşeşte în sfîrşit să ajungă la locul de întîlnire. A pierdut opt vehicule, dar n-are să deplîngă decît trei sau patru răniți.

Comandoul condus de Chris Bailey şi Bob Melot se află deja acolo. Şi-a îndeplinit cu succes misiunea, distrugînd stația de radio şi ucigînd sau capturînd italienii ce o păzeau, dar au trebuit să plătească prețul. Melot a fost grav rănit la picioare de o grenadă, Bailey are un glonte în plămîni şi caporalul Laird un braț complet ciopîrțit. Medicul care a rămas în uedul-refugiu îi ia de îndată în grijă, în timp ce ceilalți, după ce au înghițit mai multe guri de ceai fierbinte,

se întind să doarmă în sfîrşit cîteva ore.

În ued camuflajul vehiculelor este excelent, într-atît încît, în dimineața următoare, un avion de recunoaştere al inamicului survolează refugiul la joasă înălțime fără să zărească ceva. Dar o manevră nechibzuită din timpul zilei va repune totul în discuție. Un jeep venit din uedul vecin unde se rătăcise se îndreaptă direct spre refugiu, pe față şi ridicînd în urmă o coloană de praf ce nu poate scăpa aviației inamicului. Ghidîndu-se, într-adevăr, după drumul vehiculului, aceasta nu întîrzie să atace refugiul. Între douăzeci şi treizeci de avioane bombardează intens fundul uedului. Din relativ calmă, ziua a devenit de coşmar.

La căderea nopții, cînd avioanele sînt constrînse să se întoarcă, se constată că douăzeci şi cinci de camioane şi optsprezece jeep-uri au fost distruse. Sînt mai mulți morți şi răniți.

De-data aceasta situația a devenit de-a dreptul îngrijorătoare. Aproape şase sute cincizeci de kilometri separă grupul de oaza de la Jalo care, dacă totul a mers bine, trebuie să se afle în mîini prietene; iar pe lîngă dispariția a jumătate din vehicule, a dispărut şi o mare cantitate de alimente, apă, muniții şi carburant.

O altă problemă: cea a răniților. Unii, precum Bob Melot, sînt transportabili, dar alții în mod vizibil nu pot fi duşi. Să-i iei cu tine în această epuizantă călătorie ar însemna să-i condamni la o moarte sigură. Este mai ales cazul lui Chris Bailey, atins la plămîni. După lungi ezitări, se decide să fie lăsați în mîinile unui infirmier care, însoțit de un prizonier italian folosit ca interpret, îi va conduce la Benghazi la bordul unui vehicul arborînd drapelul Crucii Roşii. Se va afla mai tîrziu că au ajuns cu toții la spitalul din Benghazi, dar au sucombat acolo.

După aceasta, coloana se scindează din nou în trei grupuri, primul comandat de McLean şi Sandy Scratchley, fost jockeu cu o stranie barbă roşie, al doilea condus de Mayne şi al treilea aflat sub ordinele directe ale lui Stirling, care va pleca ultimul pentru a-i putea culege pe eventualii rătăciți.

Ținînd cont de numărul vehiculelor distruse, camioanele transportă cîte douăzeci de oameni şi jeep-urile cîte şapte sau opt.

La 18 septembrie seara, cînd echipa McLean – Scratchley soseşte în apropiere de Jalo, nu mai are decît foarte puțină benzină şi provizii doar pentru o singură masă. Soarta ei depinde de ce va găsi la Jalo, întrucît Koufra este la o depărtare de alți şase sute cincizeci de kilometri.

Grupul se aşează la pîndă, să observe cel mai mic semn care să-i indice în ale cui mîini se află în prezent oaza. Curînd rămîn şi mai perplecşi că tiruri de artilerie sînt îndreptate împotriva ei. De cine şi împotriva cui ? Apare în sfîrşit un arab bătrîn care e întrebat dacă britanicii sînt acolo.

— Britanicii ? răspunde el. Au încercat să vină acum cîteva zile şi acum încearcă din nou.

Se găseşte explicația tirurilor de artilerie, iar grupul trebuie să reziste pînă în clipa cînd se vor putea alătura forțelor atacatoare. Mulțumită arabului, McLean reuşeşte să găsească apă şi cumpără cu o mie de lire – n-avea bancnote mai mici la el – ceva verde despre care crede că e dovleac. Dar Sandy Scratchley, examinînd obiectul cu o privire dispreţuitoare, proclamă că e vorba în mod vizibil de un castravete.

— Castraveții n-ajung la asemenea dimensiuni, răspunde McLean, vexat.

— Oricine se pricepe cîtuşi de puțin la vegetale poate vedea că e vorba de un castravete tropical, ripostează Scratchley, din ce în ce mai dispreţuitor.

— Oricine se pricepe cîtuşi de puțin la orice poate vedea că eşti o buruiană de oraş necunoscînd din ce e la țară decît terenurile de curse pe care le frecventezi în mod obişnuit pentru pariuri, face McLean.

Trebuie să găsească un arbitru şi-l cheamă în ajutor pe Seekings, fiul unui fermier din Cambridgeshire, dar acesta se umple de ruşine crezînd că recunoaşte un bostan, ceea ce stîrneşte ilaritatea dispreţuitoare a celorlalți doi. În cele din urmă, toată lumea mănîncă – şi toată lumea e bolnavă

noaptea următoare.

A doua zi, McLean şi Seekings, plecaţi în recunoaştere, reuşesc în sfîrşit să captureze o patrulă din Sudan Defence Force, al cărei şef le istoriseşte cum, venind să atace Jalo, el şi camarazii săi i-au găsit pe italieni, vizibil preveniţi, bine camuflaţi în spatele unui cîmp de mine. Sudanezii au atacat totuşi şi au reuşit să pătrundă în fort, dar au fost apoi respinşi cu mari pierderi. Acum, ei se pregătesc de un nou asalt la care cei din SAS sînt cordial invitaţi să se alăture.

McLean şi Seekings merg să caute restul trupei – ducîndu-i mai întîi corned-beef* şi biscuiţi furnizaţi cu amabilitate de Sudan Defence Force. Dar, cînd se strînge toată lumea, ofiţerii SDF anunţă o schimbare de program: primiseră prin radio ordinul imperativ de a renunţa să atace Jalo.

Celor din SAS, care primesc de la SDF benzină şi provizii, nu le rămîne decît să se îndrepte spre Koufra, unde ajung după trei zile. În orele care urmează, văd succesiv grupul lui Mayne, care a reuşit să călătorească fără vreun accident notabil, şi cel al lui Stirling, care a cules o duzină de „absenţi” înainte de a părăsi regiunea Benghazi.

Acest raid „la ordin” s-a arătat a fi cel mai mare eşec al SAS de la operaţia aeropurtată din noiembrie 1941. Dar răspunderea poate fi cu greu atribuită lui Stirling care a dezaprobat tot timpul planul ce îi era impus şi l-a combătut pînă la capăt.

XVII

Dacă „Snowdrop” se arată a fi un eşec, „Daffodil”, raidul lui John Haselden asupra Tobrukului, va înclina spre o adevărată catastrofă. În dimineaţa lui 6 septembrie, cele patru camioane „germane” care-i transportă pe Haselden şi cu cei optzeci de oameni ai săi ajung la ultima lor etapă, la

---

* Conserve de carne de vacă sărată (engl.).

şaizeci şi cinci kilometri de Tobruk. Au fost aduşi pînă acolo de o patrulă a LRDG, din şase vehicule, sub ordinele lui David Lloyd-Owen.

Încă de la început, oamenii din LRDG, războinici experimentaţi, au avut o proastă impresie, la fel ca Stirling şi ofiţerii săi.

„Privind comandoul cum pleacă, va povesti unul dintre ei, ne întrebam cîţi din membrii săi vor vedea zorii următoarei zile”.

Pentru a complica şi mai mult lucrurile, adjunctul lui Haselden, maiorul Colin Campbell, suferă de o dizenterie îngrozitoare şi în mod normal ar trebui să se găsească pe un pat de spital. El nu merge decît cu preţul unor eforturi eroice.

Funestele presentimente ale lui Lloyd-Owen şi ale oamenilor săi vor fi curînd întărite de un incident ce se produce pe drumul de întoarcere, după ce s-au despărţit de comandoul lui Haselden şi au pornit spre deşert. Reperînd o patrulă motorizată italiană care pare să observe drumul, patrula LRDG trece la atac şi o nimiceşte, ucigînd o parte din inamici şi făcînd restul prizonieri

Interogînd captivii, Lloyd-Owen află că aceştia fac parte dintr-o divizie italiană care abia a sosit ca întărire la Tobruk, împreună cu mai multe unităţi germane. Lloyd-Owen încearcă de îndată să-l găsească pe Haselden prin radio pentru a-l avertiza, dar nu reuşeşte.

Chiar în acel moment, Haselden îşi continuă fără piedici drumul spre Tobruk. Micul său convoi s-a întîlnit deja cu mai multe vehicule germane şi a trecut de un baraj, fără să fi fost întrebat ceva. Unul din camioane a avut chiar o ciocnire cu o maşină de stat-major, dar căpitanul Bray, deghizat în ofiţer german, a aranjat verbal afacerea fără să trezească în vreun fel suspiciune.

La căderea nopţii, obiectivul poate fi zărit şi, în timpul unei halte, soldaţii deghizaţi pînă atunci în germani îşi schimbă uniformele cu cele britanice. La orele 21,30, cum era prevăzut, RAF începe un bombardament de diversiune asupra Tobruk-ului. Comandoul îşi continuă înaintarea, apoi se împarte în mai multe grupuri. Unul din ele, chiar sub

ordinele lui Haselden, pune stăpînire pe o vilă şi face mai mulți prizonieri italieni. Alte două grupuri trebuie să se ocupe imediat de un număr de tunuri, deja reperate.

Primul care pleacă este grupul lui Campbell căruia, datorită slăbiciunii sale, i s-a alăturat locotenentul Langton, cu sarcina primă de a intra în contact prin semnale optice cu vedetele lansatoare de torpile. Apoi porneşte la drum grupul lui Graham Taylor, care găseşte pustie o poziție de artilerie, dar neutralizează, cu grenade, piesele şi servanții din a doua. S-a făcut miezul nopții.

În acest timp, grupul Campbell-Langton n-a reuşit să găsească obiective demne de interes. Ținînd cont de oră, Langton trebuie acum să alerteze vedetele. El părăseşte grupul lui Campbell şi, pentru că îşi lăsase lampa „Aldis" la vila unde se găseşte Haselden, se hotărăşte să folosească lanterna sa electrică pentru semnalele convenite. Dar lanterna nu-i atît de puternică şi echipajele vedetelor nu disting nimic. La orele 3 dimineața, situația n-a evoluat deloc. Iar acum operația este virtual ratată ca urmare a defecțiunilor unui sistem de transmisii prea aleatoriu; Langton a pierdut deja prea mult timp să-l escorteze pe Cambpell. A fost luat prin surprindere şi foarte complexa construcție a lui Haselden începe să se prăbuşească.

Fără să fi perceput cel mai mic semnal, două vedete se decid în cele din urmă să se apropie de țărm. Doar pentru a fi luate în fascicolele de lumină de proiectoare şi mitraliate.

Între timp, distrugătoarele *Sikh* şi *Zulu* au sosit şi ele, cu cei din Royal Marines la bord, dar marea este zbuciumată, punctul de debarcare n-a putut fi reperat corect şi, la orele 5 dimineața, doar şaptezeci de oameni au fost debarcați. Aceştia sînt imediat blocați şi, cu toată rezistența îndîrjită, nu se vor împotrivi multă vreme.

Cum în tot acest timp cele două distrugătoare s-au apropiat prea mult de țărm, sînt prinse sub focul bateriilor inamicului. Amîndouă primesc loviturile în plin şi cîrma lui *Sikh* este scoasă din uz. *Zulu* încearcă să-l remorcheze, dar trebuie să renunțe şi să se îndepărteze. *Sikh* sfîrşeşte prin a se saborda, după care echipajul şi compania lui Royal

Marines pe care o transporta trebuie să se predea.

Îndată ce se ivesc zorii, avioanele se alătură bateriilor de coastă la hărțuirea lui *Zulu* care, avariat, se îndepărtează cu viteză mică. Un alt distrugător, care încerca să-i acorde ajutor, este scufundat. Drama se derulează. Încolțirea vînatului. Patru vedete lansatoare de torpile au fost, de asemenea, trimise pe fundul mării.

În acest timp, Haselden şi ce-a mai rămas din oamenii lui sînt încercuiți în vilă. Puțin după ivirea zorilor, ei încearcă o primă ieşire. Haselden e în frunte, cu pistolul-mitralieră în mînă. Lovit de un glonte, el cade cu fața la pămînt. Unul după altul, trei din oamenii săi încearcă să-l salveze. Înainte de a primi ajutorul este ucis pe loc de explozia unei grenade.

O mînă de oameni rezistă încă în vilă, împotriva unor forțe germane şi italiene din ce în ce mai numeroase, împotriva unor arme din ce în ce mai puternice. Sînt aduse mitraliere grele şi mortiere. Aproape lipsiți de muniții, ei încearcă o a doua ieşire, pentru a cădea în mîinile unor forțe inamice atît de numeroase, încît nu există altă alegere decît să se predea.

Grupurile risipite prin oraş continuă să joace cu adversarul o tragică partidă de-a v-ați ascunselea. La căderea serii, nu mai sînt la Tobruk decît zece combatanți britanici vii şi liberi. Din aceşti zece oameni, doar cinci vor reuşi să ajungă în liniile proprii: locotenentul Langton cu trei soldați, care se vor întoarce la 13 noiembrie, şi locotenentul Lanark, care va fi găsit la 18 noiembrie rătăcind în deşert, scheletic, nebun de foame şi de sete.

„Daffodil” este o floare ce n-ar fi trebuit cultivată niciodată.

Dar dezastrul acesta confirmă în mod amar toate ideile enunțate de Stirling în primul său memoriu – într-atît încît le oferă un accent de-adreptul profetic: „Scara la care aceste raiduri de comando au fost concepute, atît în ce priveşte efectivele angajate, cît şi importanța materialului, exclude surpriza. Mai mult, colaborarea pe care Marina ar oferi-o

pentru transportul forțelor atacatoare constituie un risc pentru unități navale de o valoare cu mult mai mare decît rezultatele scontate din operațiune”.

La Tobruk, pentru un rezultat nul, „Daffodil”, a dus la distrugerea a două distrugătoare şi patru vedete lansatoare de torpile aparținînd lui Royal Navy, cît şi la pierderea a aproape trei sute de oameni, ucişi sau luați prizonieri, din comandourile marinei.

Altă confirmare a teoriilor lui Stirling: singura floare care nu se ofileşte instantaneu din tot buchetul otrăvitor oferit de statul-major în septembrie 1942 este „Hyacinth”, operația întreprinsă pe aerodromul de la Barce de către LRDG, după principiile sale cele mai „clasice”.

Convoiul aflat sub ordinele lui Easonsmith cuprinde optsprezece vehicule, jeep-uri şi camioane de trei tone, împărțite în două patrule GI – Gărzile – comandată de căpitanul Timpson, şi T I – neozeelandezii – condusă de căpitanul Nick Wilder. Easonsmith şi-a luat ca adjunct pe maiorul Peniakoff, mai cunoscut sub porecla de „Popski”, mare specialist în „munca” pe lîngă arabii din spatele liniilor inamicului. Haselden îi ceruse prietenului şi confratelui său „Popski” să i se alăture la raidul spre Tobruk, dar acesta a refuzat cu înțelepciune, considerînd proiectul dement, după cum a avut mai apoi prilejul să scrie.

Sosit fără probleme la cîțiva kilometri de Barce, convoiul se loveşte de mai multe baraje italiene, pe care cei din LRDG, ca soldați cu experiență, le tratează cît se poate de expeditiv: o santinelă este învelită într-o cuvertură şi aruncată la bordul unui camion fără să fi putut scoate un strigăt; un ofițer, atras afară din postul său de apeluri în arabă, este doborît de o lovitură de revolver de către Easonsmith. Ceva mai departe, întîlnesc două tancuri italiene pe marginea drumului: echipajele lor sînt mitraliate înainte să poată reacționa.

Sosite la Barce, cele două patrule se separă: neo-zeelandezii se însărcinează cu aerodromul, în timp ce cantonamentele militare vor fi atacate de cei din gardă.

Primii, cu căpitanul Wilder în frunte, se avîntă pe neaşteptate pe aerodrom, atacînd avioanele cu mitralierele şi grenade. Distrug sau avariază astfel vreo treizeci de aparate. Italienii deschid focul şi fac apel chiar la blindate, dar neo-zeelandezii n-au decît trei răniţi. Wilder, un moment prins sub jeep-ul său răsturnat, reuşeşte să scape şi mica trupă se repliază cu efectivul complet.

Între timp, cei din gardă au mitraliat copios cantonamentele, făcînd numeroase victime. Căpitanul Timpson a fost rănit, dar sergentul Dennis a luat îndată comanda. Cînd cele două patrule se reunesc şi se alătură grupului de aşteptare al lui Easonsmith – care, în ce-l priveşte, a atacat cu mitralierele şi grenadele vehiculele inamicului aflate pe drum – se constată că în operaţia propriu-zisă n-au fost pierdute decît două jeep-uri. Sînt mai mulţi răniţi, dar nici un ucis.

Cîţiva kilometri mai departe, convoiul, format din nou, cade într-o ambuscadă a italienilor. Urmează o dezlănţuire de infern, în care mai mulţi soldaţi sînt răniţi, iar trei camioane sînt avariate, trebuind să fie abandonate ceva mai tîrziu. Sînt aruncate în aer, pentru a nu fi recuperate de inamic.

Apoi, în plină zi, coloana este reperată de un avion de recunoaştere şi bombardierele nu întîrzie să apară. Şi acum Easonsmith pierde vehicule, dar nu oameni. Cînd ajunge la liniile britanice, bilanţul total este atît de puţin defavorabil, încît el primeşte „Distinguished Service Order”*; şi la fel Wilder.

Cel puţin „Hyacinth” este o floare care a înflorit.

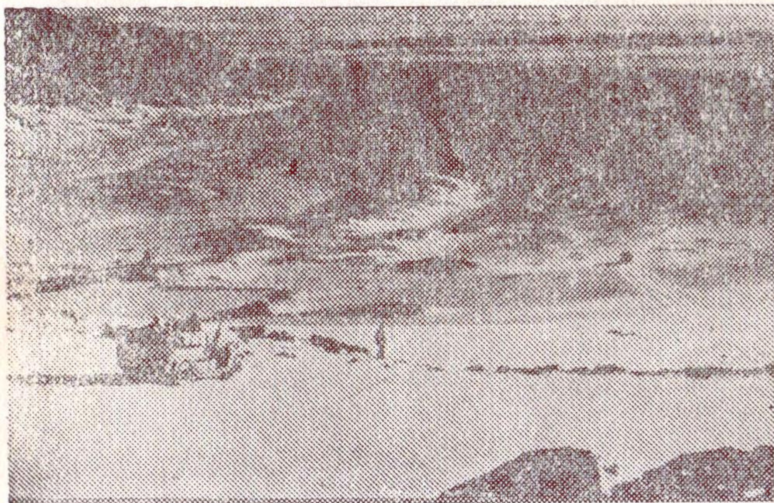
---

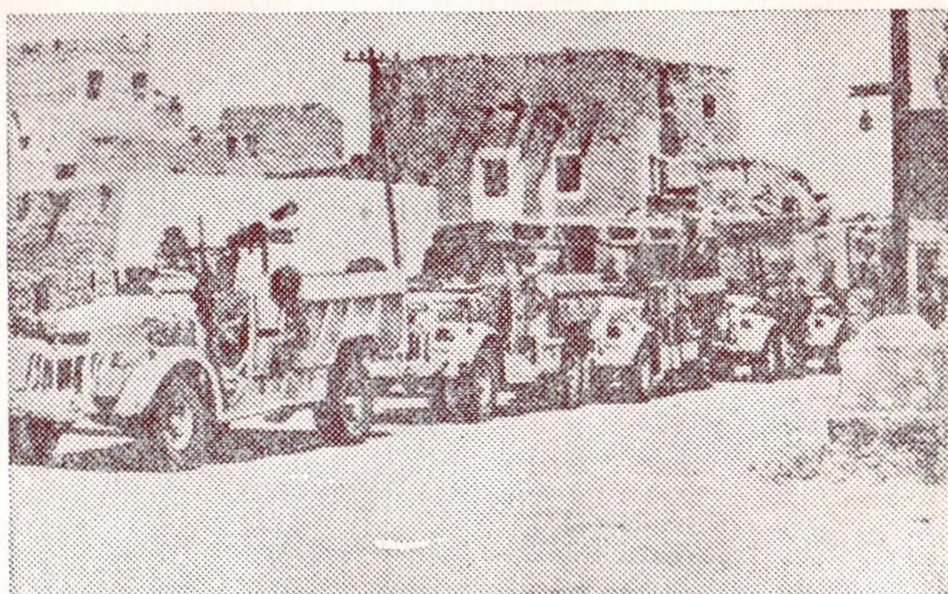
* Ordinul pentru servicii deosebite (engl.).

Doi oameni periculoşi : David Stirling (dreapta) şi „Paddy“ Mayne, de data aceasta în ţinută regulamentară

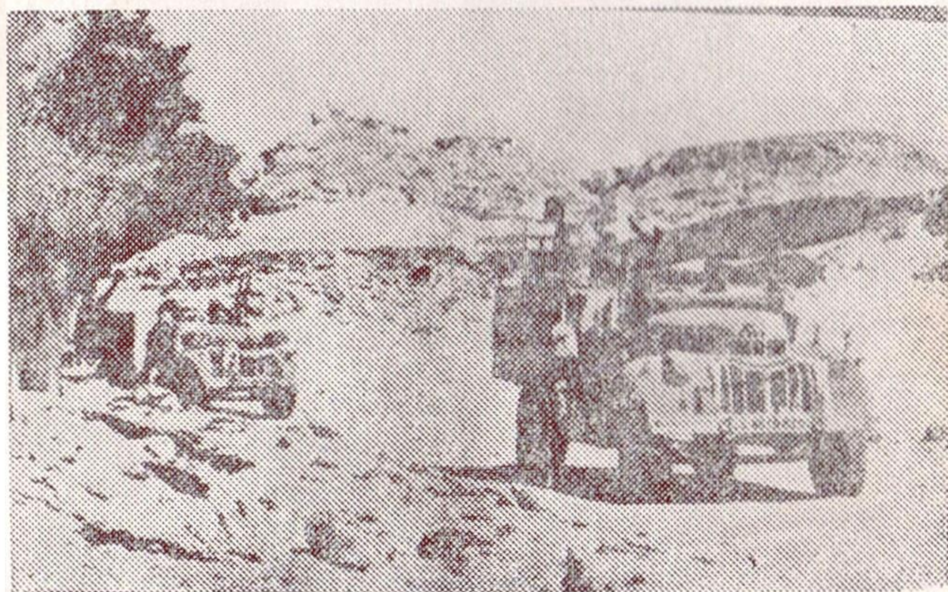


„Long Range Desert Group“ în mişcare. A doua maşină din coloană nu se angaja în pantă dacă prima se înfunda în nisip





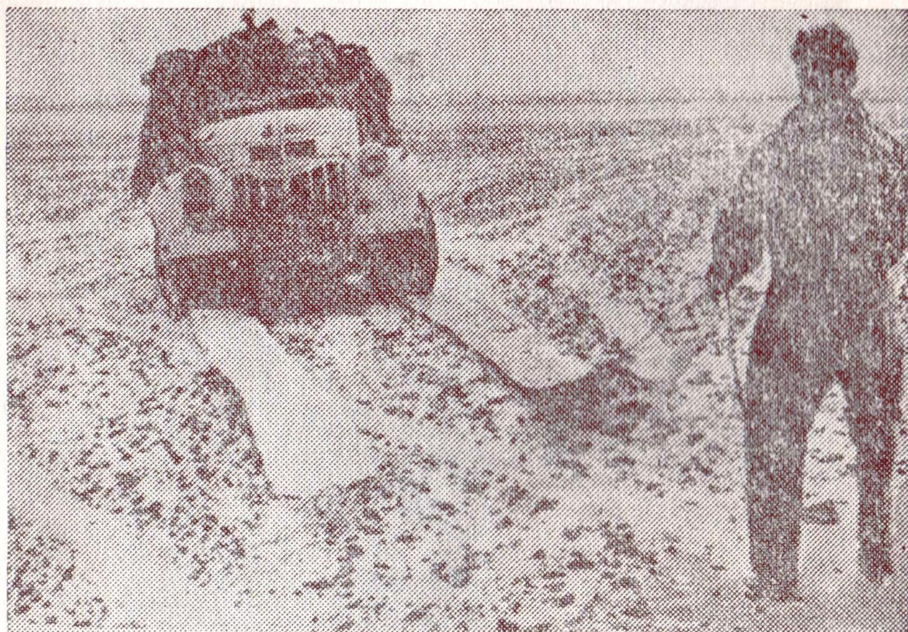
În „orașe“ și în afara lor, „Chevrolet“-urile fără moarte ale LRDG



Atenția nu slăbește nici o clipă: șoferii au grijă să nu derapeze, șefii de mașină și mitraliorii - să nu fie atacați prin surprindere

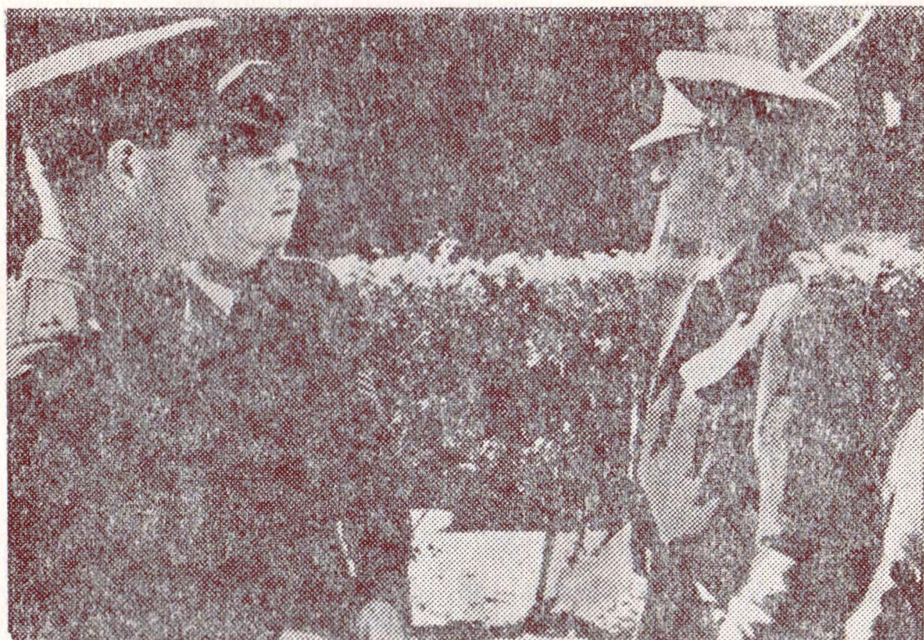






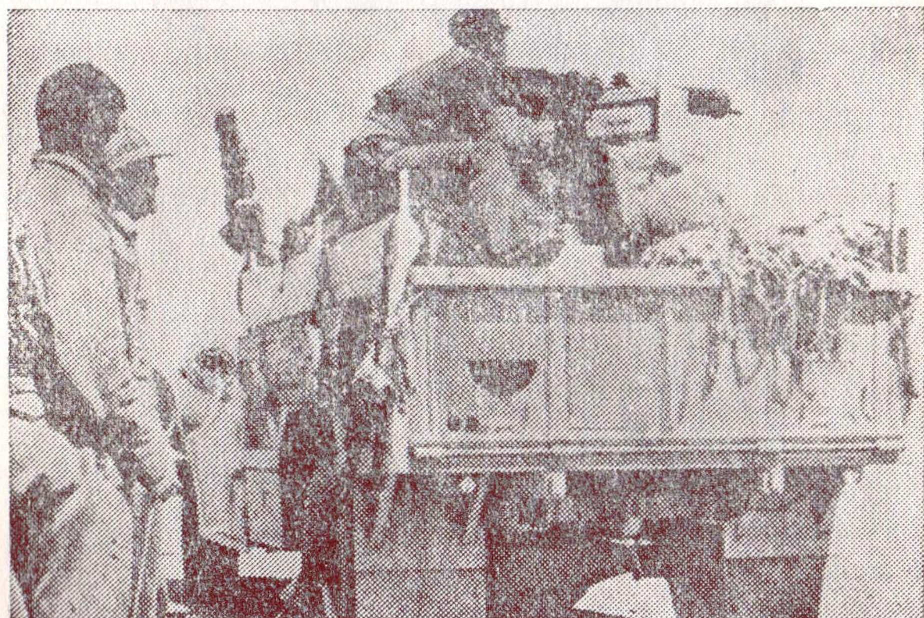


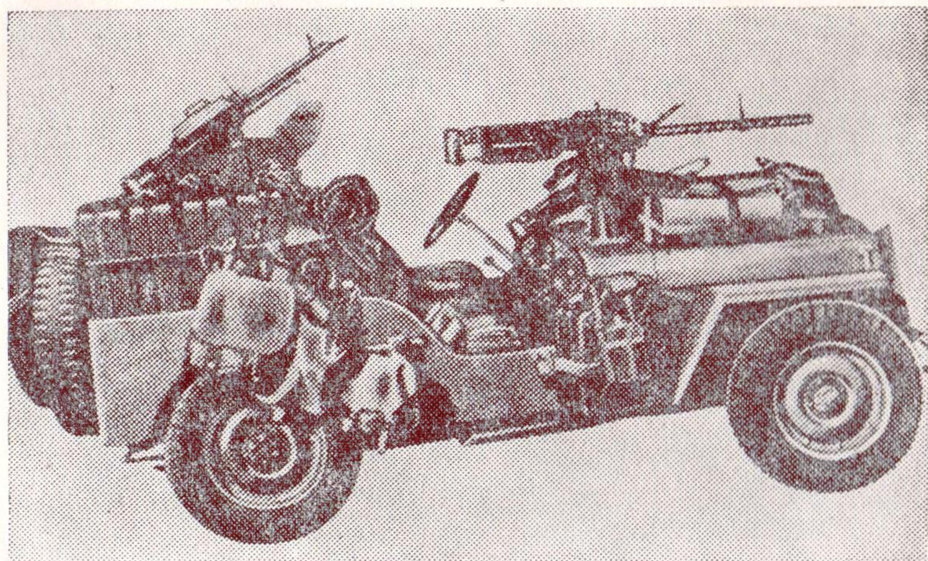
Mijloace improvizate în confruntarea cu deşertul: „schiuri" pentru maşinile LRDG, „măşti" pentru patrulele motorizate din Afrika Korps



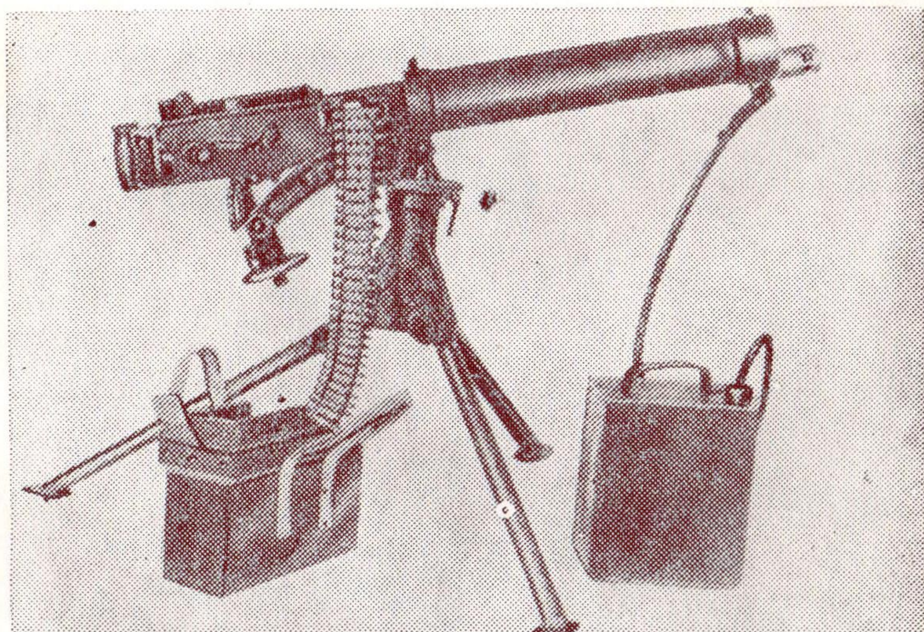
Guy Prendergast, cu mîinile în buzunare, discutînd cu oamenii săi

La fiecare oprire, un om rămîne în poziție de tragere

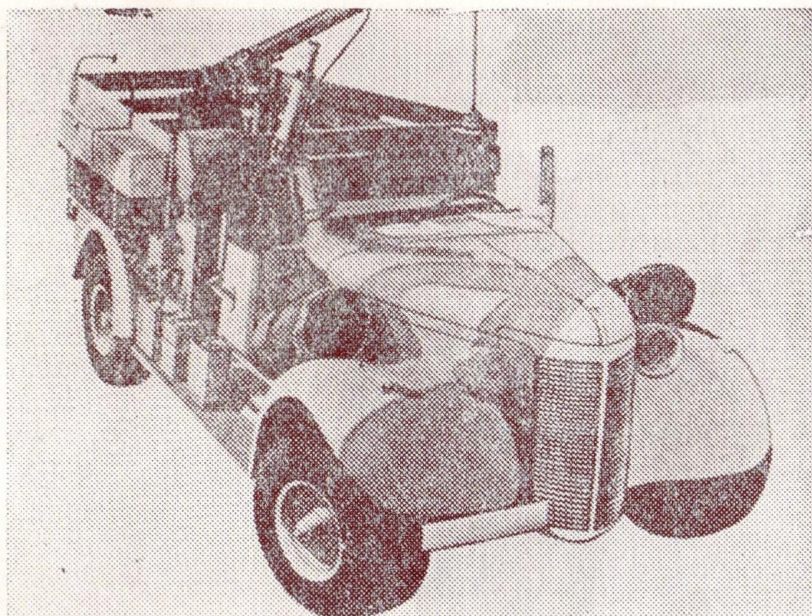




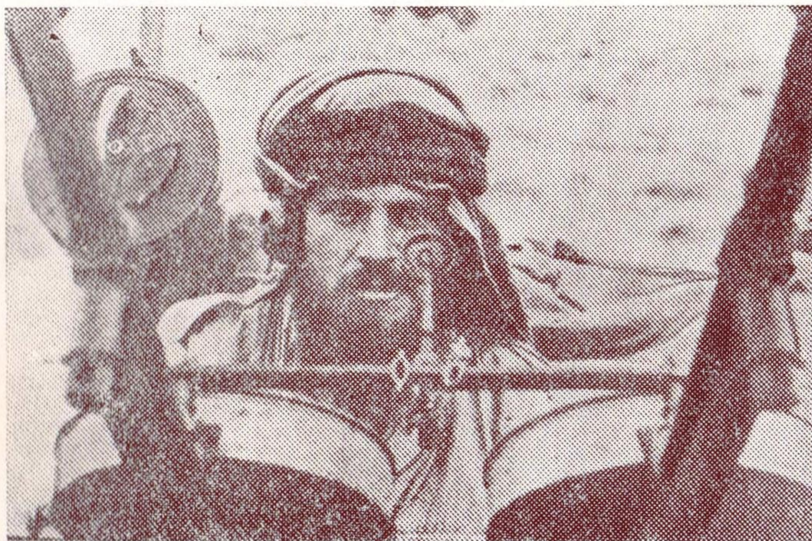
Stirling a făcut din această maşină un cuib de mitraliere pe roţi. Pe „jeep"-ul din fotografie sînt montate o mitralieră grea „Browning 50" (12,7 mm) şi două mitraliere jumelate „Vickers K"



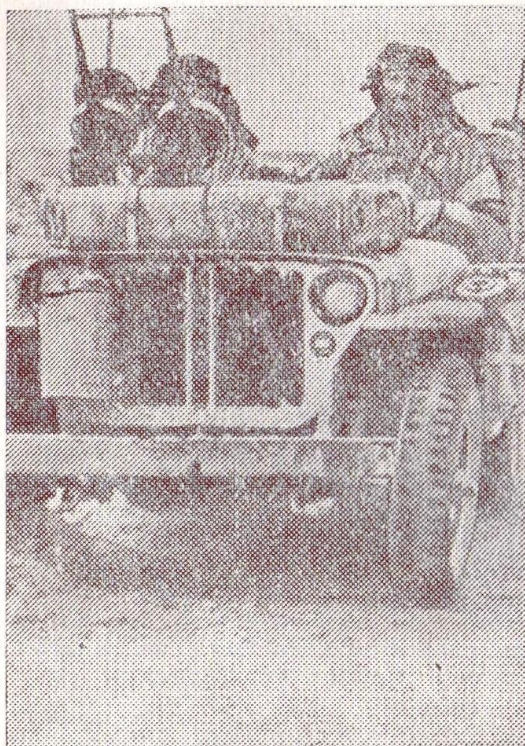
O armă cu „state vechi" în luptele din deşert : mitraliera „Vickers 303" (7,62 mm), cu răcire cu apă



„Chevrolet“ al LRDG, pe care sînt montate o mitralieră „Vickers 303“ şi o mitralieră „Lewis“ cu încărcător circular



O imagine tipică a comandourilor britanice ale deşertului. În spatele mitralierei „Vickers K“, soldatul cu barbă şi turban



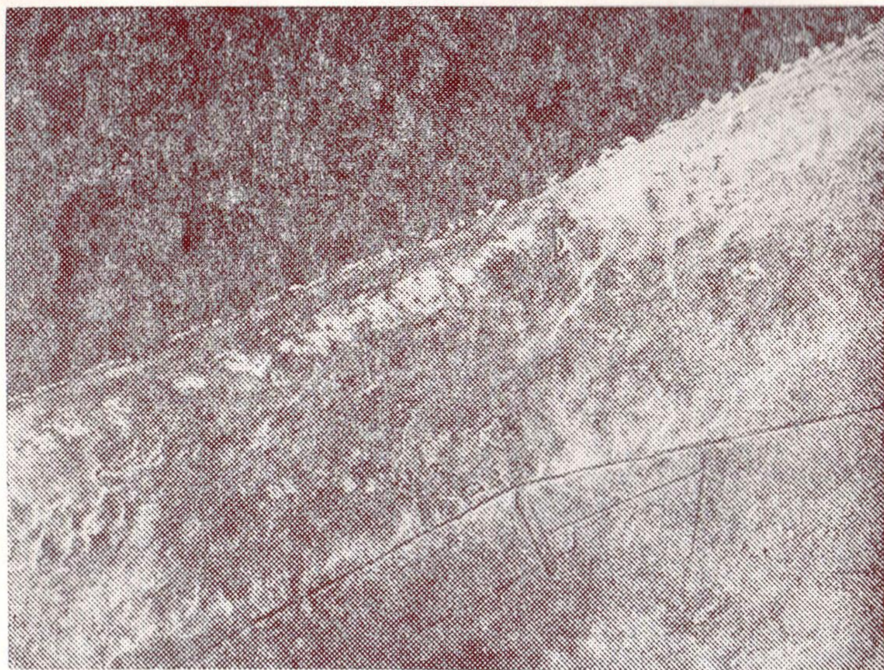
„Jeep"-urile lui Stirling în acţiune. Echipajul locotenentului McDonald (la volan) pleacă în misiune de patrulare



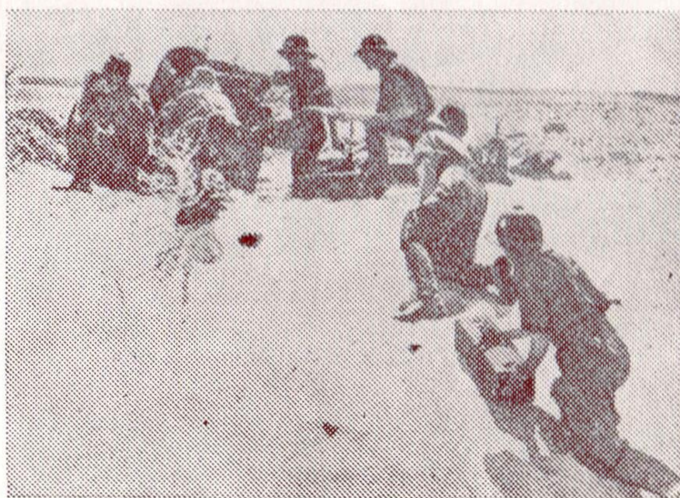
Doi soldaţi britanici la pîndă în spatele unor tufe uscate, bătute de vînturile deşertului...



Obiectivul nu e departe, iar tentaţia e mare: o mulţime de avioane germane la sol...



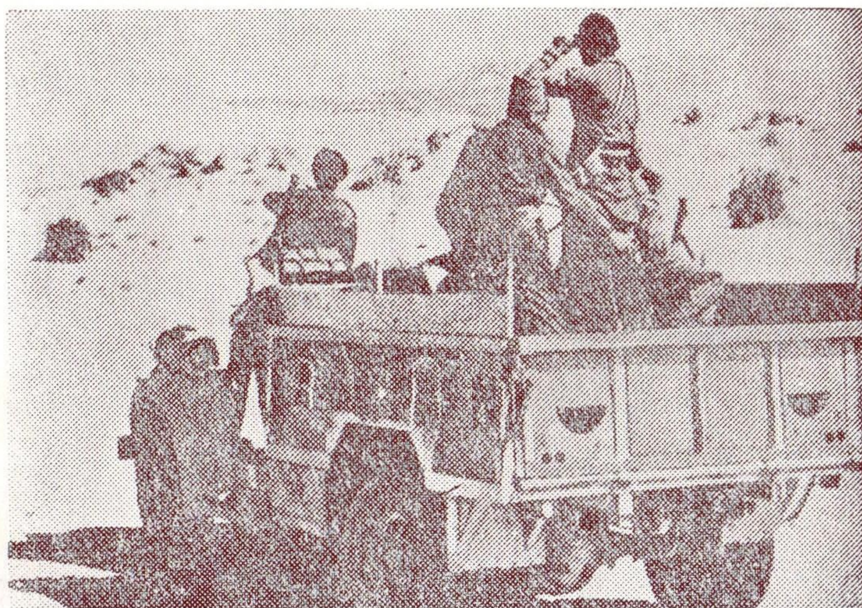
Partea ocupată de inamic (fotografie din avion). Obiectivul apare între şosea şi mare

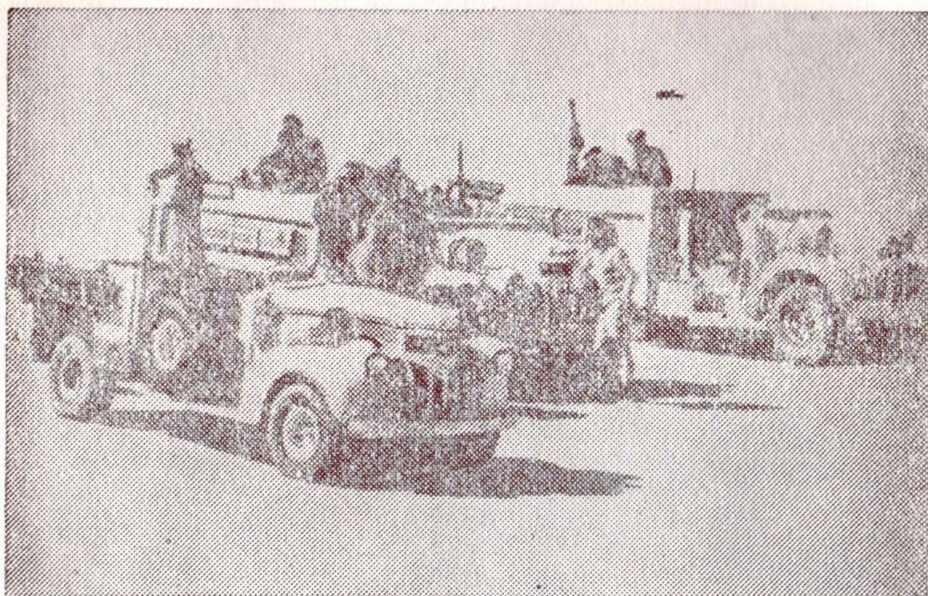


Artilerişti din Afrika Korps la pîndă, gata de luptă. Raid sau alarmă falsă ?



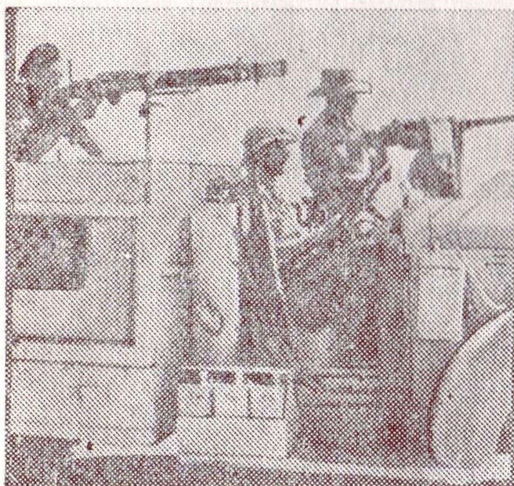
Pînda durează uneori zile întregi — atît pentru germanii din Afrika Korps, cît şi pentru britanicii din LRDG



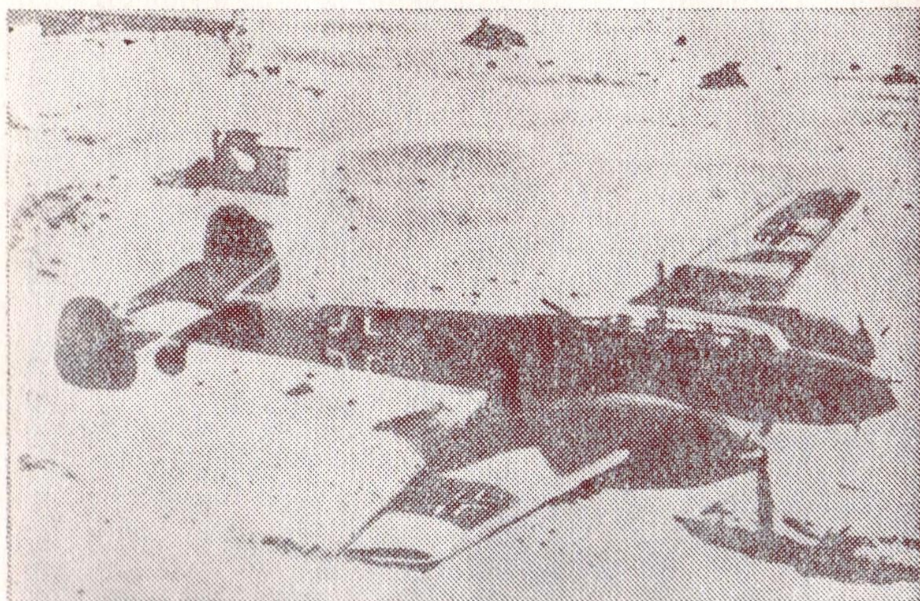


Sub soarele torid, grupul de comando este aşteptat la punctul de adunare. O fi reuşit operaţia ? De ce întîrzie atît ?

Mitralierele sînt la post : un soldat din LRDG, „scorpionul" cu beretă, surîde gîndindu-se cine ştie la ce...

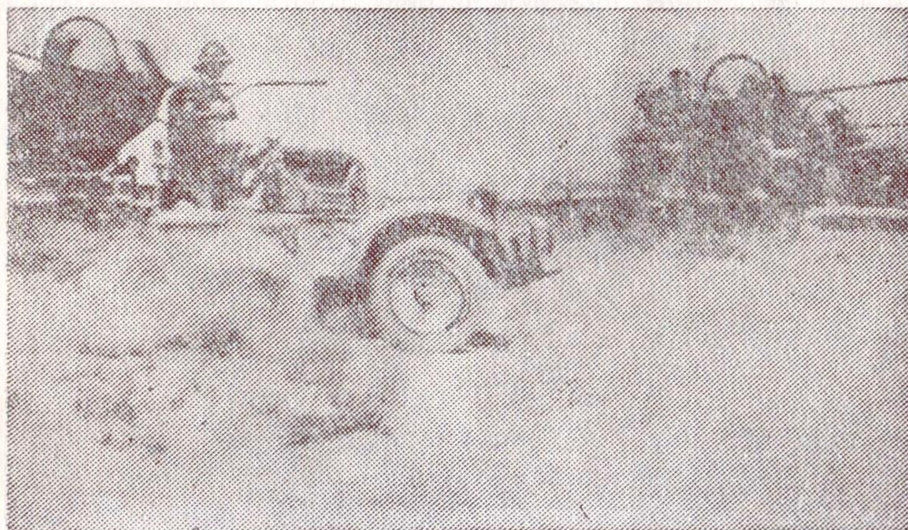


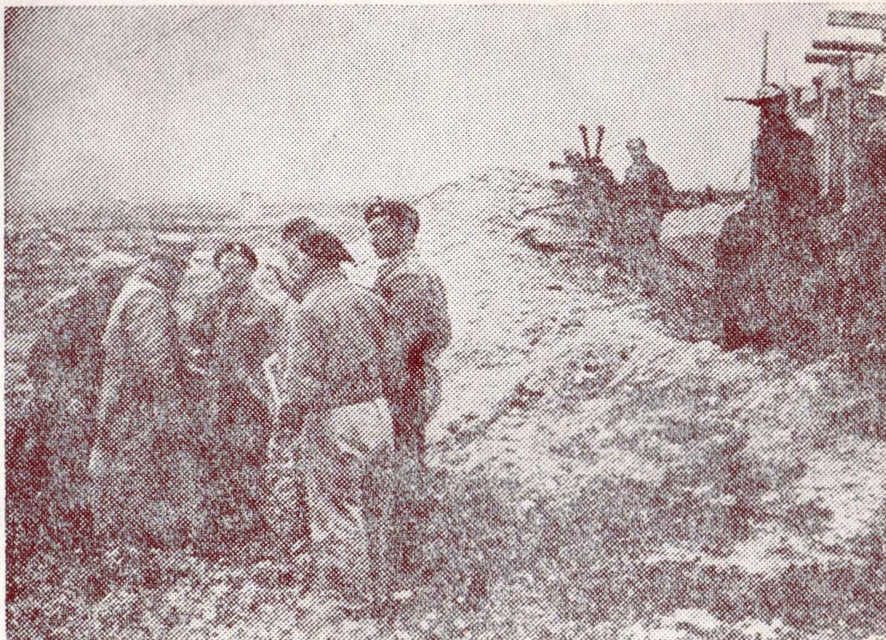




Ziua, cel mai mare pericol e reprezentat de un astfel de avion, care poate repera în mijlocul întinderilor de nisip punctele negre şi mobile ale maşinilor

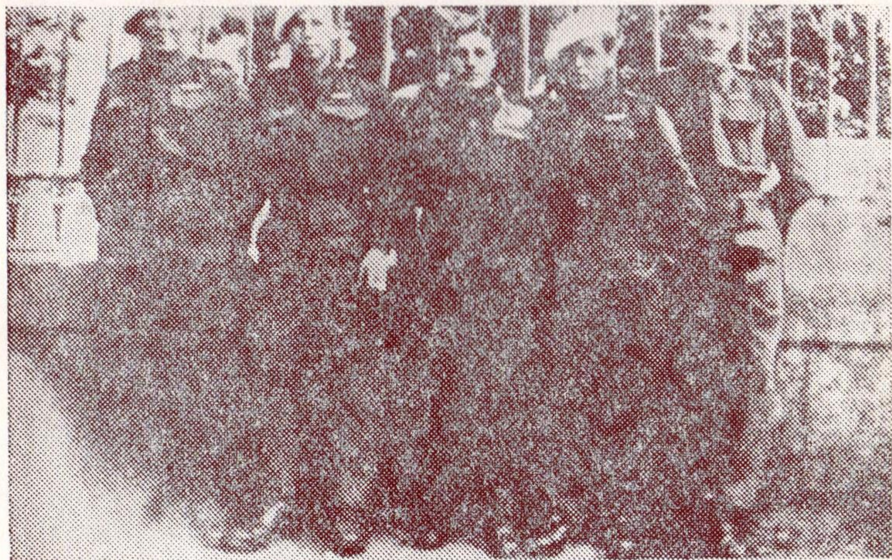
La sol, bateriile mobile inamice nu sînt nici ele de neglijat





Lucrurile pot lua o întorsătură proastă, cum s-a întîmplat cu acest grup capturat de germani

Fotografie „de familie“ în perioada de glorie a SAS. Mai mulţi poartă celebra beretă albă care a stîrnit mînia Marelui Stat Major



O mică diferență : Stirling într-o scurtă de molton, stînd de vorbă cu McDonald, care poartă șort și turban. Scoțienii au totdeauna multe să-și spună...





Mayne, cu cravată, insignă și baretă cu decorații. Ultima va deveni una din cele mai importante din armata britanică



David Stirling la 25 de ani și la 60 de ani. Trecerea anilor nu pare să fi lăsat urme prea vizibile...

XVIII

După perioada întunecată prin care a trecut, o veste bună îl aşteaptă pe Stirling la întoarcerea la Cairo: comandamentul a decis să dea în mod oficial grupului SAS statutul de regiment. Stirling însuşi este numit locotenent-colonel, iar „Paddy” Mayne devine maior. S-a terminat cu tracasările administrative şi contestările dreptului de autonomie al unității.

Cum scrie foarte just Virginia Cowles: „Faptul că un sublocotenent de 25 de ani a reuşit, în doar ceva mai mult de un an, să adauge un nou regiment armatei britanice era în sine o ispravă deloc măruntă. Era vorba de primul regiment inițiat de un singur om de după «Lovat Scouts», creat de unchiul lui David (Stirling) în timpul războiului burilor, cu aproape o jumătate de secol mai devreme”.

Stirling bănuieşte pe bună dreptate că întrevederea sa cu Churchill nu e cu totul străină de această victorie. Dar rămîn de stabilit relații la fel de fructuoase cu noul comandament Alexander-Montgomery, acum instalat pe deplin şi ale cărui principale personaje îi sînt lui Stirling aproape necunoscute.*

Faptul este cu atît mai important cu cît Montgomery

---

* 23 octombrie 1942. Ora 20,00. Generalul Montgomery declară: „Cînd am luat comanda Armatei 8, am afirmat că misiunea noastră este de a-l zdrobi pe Rommel şi că o vom face cînd vom fi gata. Acum sîntem gata. Bătălia care va avea loc este o bătălie decisivă, dintre acelea care vor intra în istorie. Noi avem arme şi materiale de primă calitate, tancuri de asalt puternice şi sîntem protejați de cea mai bună aviație din lume”. Ora 21,40. După o puternică pregătire a 1 200 guri de foc de artilerie, se declanşează pe un front de 38 de mile ofensiva britanică de la El-Alamein. A doua zi, generalul Rommel, aflat în Austria, primeşte ordin să revină în Africa de Nord. Pe 25 octombrie, generalul Montgomery mută efortul operațional la nord, realizînd o mare surpriză pentru comandamentul Axei. O săptămînă mai tîrziu, generalul britanic dezlănțuie ofensiva codificată „Supercharge”. În aceeaşi zi, 2 noiembrie, generalul Rommel ordonă retragerea lui Afrika Korps, dar în 24 de ore Hitler opreşte retragerea, pentru ca Rommel să o reia la 4 noiembrie. Trupele Axei suferă o înfrîngere grea în fața ofensivei britanice.

tocmai a creat în sînul statului-major un nou serviciu numit „Forța G”, însărcinat cu „coordonarea raidurilor”. Este evident că activitățile SAS vor depinde de acest serviciu, încredințat colonelului Shan Hackett, ofițer bine cunoscut deja pentru calitățile sale de combatant.

Stirling are drept primă grijă să-l întîlnească pe Hackett şi şansa face ca primul contact dintre cei doi oameni să fie extrem de pozitiv. Hackett se arată gata să ajute SAS fără să încalce prerogativele lui Stirling şi, foarte repede, temele centrale ale discuției devin ofensiva pe care o pregăteşte Armata a VIII-a şi rolul pe care îl va putea juca în aceasta noul regiment. Pentru Stirling aceasta înseamnă să intervină din nou în spatele liniilor inamicului pentru a semăna derută şi a sabota comunicațiile. Hackett aprobă şi organizează curînd o întrevedere cu Montgomery.

Această întîlnire are loc la punctul de comandă operațional al noului şef al Armatei a VIII-a, instalat nu departe de El-Alamein, adică la cîțiva kilometri de linia frontului. Stirling soseşte acolo plin de curiozitate, dată fiind reputația acestui general „altfel decît ceilalți”, căruia admiratorii îi atribuie un excepțional talent militar, iar detractorii săi, incomparabile daruri de comediant. Montgomery este deja şi va rămîne pînă la sfîrşit un personaj extrem de controversat şi este cert că arta sa de a-şi crea o imagine aparte – aceea de om neglijînd ținuta fermecătoare şi umblînd mereu într-un pulovăr vechi şi o eternă bască neagră – a contribuit mult la desemnarea sa în fruntea Armatei a VIII-a, Churchill gîndindu-se că va întări în felul acesta moralul combatanților.

Contactul cu Stirling n-a fost deloc idilic. Prima cerere pe care i-o prezintă tînărul locotenent-colonel nu are norocul să placă generalului. Stirling cere 150 ofițeri, subofițeri şi soldați pentru a-şi întări regimentul şi, întrucît situația este presantă, ar dori să-i recruteze printre combatanții deja experimentați ai Armatei a VIII-a.

— Dacă înțeleg bine, tinere, spune atunci Montgomery, îmi ceri să ți-i fac cadou pentru unitatea dumitale pe cei mai buni oameni ai mei. Trebuie să înțeleg că îi vei folosi mai bine

decît mine ?

Stirling suspină în el însuşi, explică din nou, cu răbdare şi urbanitate, că, dacă trebuie să intre în acțiune foarte repede, nu va avea timpul să-i antreneze cum trebuie pe recruții prea lipsiți de experiență. De aceea are nevoie de oameni obişnuiți deja cu războiul.

Tonul discuției nu va întîrzia să devină, din acest moment, dulce-amar. Ironia protectoare a micului general cu nasul lung şi ochi de un albastru sfredelitor începe să-l calce pe nervi pe Stirling, aşa cum, în mod vizibil, acest tînăr înalt, sigur pe el, încăpățînat şi politicos îl enervează pe Montgomery.

— Cît timp vă trebuie să-i antrenați convenabil pe recruții lipsiți de experiență ? întreabă generalul.

— Aproximativ două luni, răspunde Stirling. Dar n-ar fi nevoie decît de trei săptămîni, cel mult o lună, pentru oameni cu experiență.

Surîsul lui Montgomery devine sardonic.

— În orice caz, spune el, eu atac în două săptămîni. Deci nu veți avea timp. Dacă-i păstrez pe soldații mei buni, îi pot folosi. Dacă ți-i dau, nu vor fi pregătiți.

— Dacă nu sînt pregătiți pentru această ofensivă, răspunde Stirling, la capătul exasperării, vor fi cel puțin pregătiți pentru următoarea.

— Nu va fi o următoarea, proclamă ferm Montgomery. Ofensiva aceasta va fi ultima.

Afirmația aduce un uşor surîs pe buzele lui Stirling, care nu-i scapă lui Montgomery.

— De ce surîzi, tinere ? întreabă el, agasat.

— De nimic, doar că vorbele acestea le-am auzit spuse şi de predecesorul dv. Şi la fel şi de predecesorul predecesorului dv.

În clipa aceasta dezbaterea este încheiată. Montgomery refuză oficial cererea lui Stirling, strecoară o aluzie răutăcioasă la eşecul de la Benghazi – fără să menționeze succesele anterioare ale SAS – şi-i pofteşte afară pe cei doi vizitatori, invitîndu-i să dejuneze pe contul său la popota ofițerilor.

Ducîndu-se într-acolo, Stirling, jignit, rumegă proiecte de răzbunare. Sosit la popotă, se aşează împreună cu Hachett la o masă la care erau deja alţi trei ofiţeri şi strigă spre bucătărie:

— Dejunul e în contul generalului. Daţi-ne ce e mai bun şi mai ales aduceţi-ne lista cu vinuri şi spirtoase.

Despre Montgomery se ştie că nu bea nici o picătură de lichid alcoolizat. Stirling cere – tot în contul generalului – eşantioane din toate mărcile de alcool figurînd pe listă.

— Dacă bem în locul lui – şi pe cheltuiala lui – asta îl va face poate mai uman, spune el într-o doară.

După acest dejun memorabil, se produce un mic incident deloc de neglijat. Tot în compania lui Hackett, îl întîlneşte pe generalul Guingand, devenit şeful de stat-major al lui Montgomery, şi nu rezistă tentaţiei de a-i adresa cîteva sarcasme în legătură cu siguranţa arătată de superiorul său. Şi adaugă în glumă:

— După părerea mea, singura şansă ca să-l zdrobiţi pe Rommel este ca americanii să deschidă un al doilea front în Africa de Nord.

La aceste cuvinte, Guingand păleşte. Stirling înţelege pe loc.

— Ia te uită ! face el. Deci asta se pregăteşte ?

— Tăceţi, vă rog, tăceţi.

Dar de data asta Stirling este foarte hotărît să se amuze.

— Spune-mi, Freddy, sugerează el, şi dacă acum aş şantaja puţin ? Sau îl convingi pe generalul dumitale să-mi dea oamenii pe care i-i cer – şi pe care el îi refuză – sau răspîndesc peste tot povestea asta cu americanii. Spunînd, bineînţeles, că o ştiu de la dumneata...[1]

Dar gluma nu rezolvă problema. Stirling ştie deja că dacă vrea oameni va trebui să se mulţumească cu recruţi din rezervele infanteriei. Pe care îi aşteaptă un antrenament complet de două luni...

Dacă vrea să acţioneze mai înainte, nu există decît o

---

[1] Convorbirea aceasta a avut loc, trebuie să reamintim, în octombrie 1942. Debarcarea americană în Africa de Nord va surveni la 8 noiembrie.

soluție: să-şi împartă regimentul SAS în două escadroane [2]. Unul operațional, compus din „bătrîni”, şi altul de antrenament, cu recruți. Escadronul A, operațional, care cuprinde optzeci de oameni, este încredințat lui „Paddy” Mayne. Acesta pleacă de îndată la Koufra cu treizeci şi cinci de vehicule pentru a începe, imediat ce va fi posibil, acțiuni de sabotaj în spatele liniilor inamicului. Stirling se instalează în tabăra de la Kabrit cu escadronul B şi începe un program de instrucție accelerată. N-a păstrat cu el decît doi ofițeri „bătrîni”, pe locotenentul Mather şi pe locotenentul francez Martin.

În acelaşi timp, el trebuie să se despartă de unul din companionii săi cei mai buni, Fitzroy McLean, trimis în misiune specială în Iran, unde se va remarca mai ales prin răpirea unui general şi prin formarea, cu ajutorul îndepărtat al şefului şi prietenului său, a unei unități speciale alipite lui SAS, „Detaşamentul M” [1].

XIX

La 7 octombrie, adică cu două săptămîni înaintea declanşării ofensivei britanice la El-Alamein, escadronul A, comandat de „Paddy” Mayne, va pleca din Koufra cu toate forțele. Se îndreaptă spre baza sa operațională de dincolo de Marea de Nisip, la peste trei sute de Kilometri în spatele liniilor inamicului.

Acolo, escadronul se instalează şi practic se îngroapă. Vehiculele, foarte bine camuflate, sînt concentrate într-o depresiune destul de vastă, la adăpost de a fi reperate din aer. Concomitent încep operațiile. Comandourile motorizate

---

[2] Termenul de „escadron” rezervat în Franța cavaleriei este folosit aici ca traducere literală a cuvîntului englez *squadron*, folosit de Stirling. Structura subunității este în mare aceea a unei companii de paraşutişti.

[1] Pentru povestea completă şi pitorească a aventurilor lui McLean în Iran, a se vedea cartea acestuia *Eastern Approaches*, deja citată.

pleacă, săptămînă după săptămînă, în operațiuni de sabotaj şi de distrugere a liniilor de comunicație ale inamicului, îndeosebi ale căilor ferate, esențiale pentru trimiterea de întăriri lui Rommel în timpul marii bătălii ce urma să se declanşeze. Şinele sînt minate, trenuri sar în aer, chiar gări sînt atacate şi distruse. Vreme de aproape o lună şi jumătate, înaintea, în timpul şi după bătălia decisivă de la El-Alamein, „Paddy” Mayne şi oamenii săi vor efectua o muncă uriaşă.

Perioada aceasta va fi de asemenea bogată în isprăvi vitejeşti individuale, uneori supraomeneşti. Astfel, un simplu soldat pe nume David Sillito – care va deveni mai tîrziu ofițer şi va inspira un roman de război în Marea Britanie – va reuşi un periplu solitar aproape eclipsîndu-i pe vechii membri ai unității sale. Separat de grupul său, nu departe de Tobruk, refuzînd să se predea inamicului, el se găseşte singur, doar cu revolverul, busola, un simplu bidon cu apă şi avînd în față trei sute de kilometri de parcurs. Totuşi, îşi încearcă şansa.

Va fi regăsit după opt zile de o patrulă britanică în albia unui ued secat, scheletic, epuizat, dar viu. Povestea sa personală rămîne mai elocventă în desfăşurarea ei decît toate limbuțiile lirice:

„În prima noapte – povesteşte el – am mers cît am putut de mult, fără să fi mîncat sau băut ceva. Uneori dădeam peste grămezi de bidoane goale de benzină pe care se depusese rouă. Reuşeam să-mi umezesc limba, dar numai foarte puțin.

Apoi am găsit într-un tanc distrus o cutie de carne conservată, dar cînd am deschis-o şi am încercat să-i mănînc conținutul, mi-am dat seama că nu puteam, pentru că limba mi se uscase într-atît încît nu puteam mesteca. Am aruncat carnea, dar am păstrat cutia. În ea mi-am strîns urina, pe care am băut-o. Mă împiedica să mă deshidratez complet. Bineînțeles, nu era o băutură plăcută, dar era mai bine decît să mor de sete. Am dus-o astfel şapte zile, mergînd cît puteam de mult”.

La 23 octombrie, Montgomery trece la ofensivă în sectorul El-Alamein. Începe o luptă gigantică în care germanii sînt curînd dați peste cap. Rommel este constrîns să se retragă,

după ce a suferit pierderi îngrozitoare în oameni şi material. El pierde succesiv, în primele zile ale lui noiembrie, Mersa-Matruh, Sidi Barrani, Fort Capuzzo. Cad la rînd Tobruk, Derna şi Benghazi. Rommel se retrage în cele din urmă la El-Agheïla, unde frontul se va stabiliza pînă în decembrie 1942.

Stabilizarea aceasta va face cel puţin un om fericit: David Stirling, care munceşte la Kabrit fără întrerupere cu noii recruţi şi care astfel are certitudinea că va putea participa personal la următorul asalt împotriva trupelor Axei.

Cu atît mai mult cu cît poziţia sa militară s-a întărit considerabil, în ciuda entuziasmului redus arătat de Montgomery. Acum el are în mod oficial sub ordine primul regiment SAS – vechiul „Detaşament L" – cu un efectiv teoretic de 50 de ofiţeri şi 450 de soldaţi şi un efectiv real, pentru moment, de 40 ofiţeri şi 350 de soldaţi, batalionul SAS francez cuprinzînd 14 ofiţeri şi 80 soldaţi, „Batalionul sacru" grecesc cu 14 ofiţeri şi 100 de soldaţi şi, recuperată definitiv, Special Boat Section, cu 15 ofiţeri şi 40 de soldaţi.

Prevăzător şi îndrăzneţ în continuare, Stirling se gîndeşte de acum la alcătuirea unei brigăzi SAS cu două-trei regimente pornind de la elementele de care dispune deja. Cu atît mai mult cu cît, la începutul lui 1943, un al doilea regiment SAS a fost creat în cadrul Armatei I britanică, în Africa de Nord, avîndu-l în frunte pe locotenent-colonelul William Stirling, chiar fratele lui David, venit şi el, ca orice Stirling ce se respectă, din Garda scoţiană. Ceea ce îl face pe un ofiţer să spună:

— Ştiu acum *ce* înseamnă SAS – „Stirling and Stirling".

Este cert că simpatia personală a lui Churchill nu-i străină de toate aceste atribuţii şi promovări.

În noiembrie 1942, planul de operaţii al lui Stirling, supus lui Hackett şi Montgomery, constă în a trimite escadronul B, cu antrenamentul încheiat, să se alăture escadronului A al lui „Paddy" Mayne în spatele liniilor inamicului. Punctul de întîlnire ales este Bir Zalten, un ued situat la două sute de kilometri sud de El-Agheïla. Stirling intenţionează să intre în acţiune de acolo cu comandourile, principalul obiectiv fiind marele drum de coastă spre Tripoli,

vital pentru mişcările trupelor lui Rommel.

Studiind planul, Montgomery îl aprobă şi chiar va spune:

— Tînărul Stirling e nebun. Complet nebun. Dar războiul e adesea un domeniu în care nebunii pot străluci.

Stirling pleacă din Kabrit la 20 noiembrie cu o sută de oameni, 30 jeep-uri şi 12 camioane. La 29 noiembrie, el se alătură la Bir Zalten escadronului A al lui „Paddy" Mayne, instalat de acum în grotele calcaroase care străjuiesc fundul uedului secat.

În aceeaşi seară, într-una din peşteri îşi împart drumul de coastă. Escadronul A al lui „Paddy" Mayne se insărcinează cu partea cuprinsă între El-Agheïla şi Bouerat – adică zona mai apropiată de bază –, iar escadronul B, a cărui comandă e încredinţată maiorului Vivian Street, un nou venit recrutat de Stirling la statul-major din Cairo, se va ocupa de partea cuprinsă între Bouerat şi o localitate situată la vreo sută de kilometri vest de Tripoli.

La capătul acestei întruniri soseşte prin radio faimosul mesaj al lui Hackett cu prima încurajare directă a lui Montgomery: „Generalul comandant al armatei crede că acţiunea voastră poate avea consecinţe decisive asupra desfăşurării luptelor".

La care Stilling, rînjind sub capişonul său, cere să se răspundă:

— Vă rog să-l felicitaţi pe generalul comandant al armatei pentru perspicacitatea sa.

Pentru a supraveghea drumul de coastă şi a repera obiectivele, o patrulă LRDG sub ordinele căpitanului Timpson a fost trimisă din Koufra. Din nefericire, ea a avut pe drum o ciocnire cu blindate ale inamicului şi a pierdut jumătate din efectiv. Totuşi, cu zece oameni şi trei vehicule, ea continuă activitatea de recunoaştere timp de cincisprezece zile ca apoi să revină la bază la 13 decembrie.

Chiar în acea zi, escadronul B al SAS, împărţit, ca şi escadronul A, în opt grupe separate de cîte trei jeep-uri înarmate fiecare, ajunge în zona sa de operaţii dincolo de Bouerat. Escadronul A a intrat deja în acţiune în sectorul ce i-a fost dat. Fiecare escadron are o porţiune de drum de vreo

350 kilometri pentru „a se amuza” şi s-a stabilit ca operațiile să fie lansate în mod sistematic tot la trei zile.

Chemat de Hackett, Stirling a trebuit, spre marele său regret, să se întoarcă la Kabrit, după ce a pregătit escadronul B pentru acțiune. Înainte de plecare, el şi-a oferit totuşi o „plimbare higienică”, în timpul căreia a distrus trei vehicule ale inamicului cu mitraliera, a deschis focul asupra unui campament, a pus cîteva mine şi a doborît un număr de stîlpi de telegraf. Nervii trebuie să se destindă.

„În timp ce majoritatea oamenilor considerau raidurile o muncă serioasă şi periculoasă – scrie foarte just Virginia Cowles – David Stirling părea să le socotească o simplă distracție.

Raidurile încep curînd, dar la fel de curînd inamicul este în aşteptare. După cîteva acțiuni de sabotaj reuşite pe deplin, munca devine mult mai dificilă, căci inamicul începe să trimită în permanență patrule aeriene şi patrule terestre cu vehicule blindate în fața cărora jeep-urile sînt extrem de vulnerabile.

La 23 decembrie, Rommel scrie, relatînd o inspecție făcută în regiunea El-Fascia: „Am început să găsim curînd urmele lăsate de oamenii lui Stirling care ne hărțuie liniile de comunicație”.

Activitatea inamicului este atît de intensă, încît numărul raidurilor scade considerabil. La 25 decembrie, Vivian Street, încercuit după ce are o pană de benzină, trebuie să se predea italienilor împreună cu echipajul său.

Dar Street va reuşi o extraordinară evadare. Adus în Europa împreună cu alți prizonieri britanici, la bordul unui submarin italian, el va supraviețui naufragiului vasului, scufundat de Royal Navy, şi va fi cules împreună cu şase din tovarăşii săi de o navă prietenă.

Celălalt ofițer cu gradul cel mai mare din escadronul B, maiorul Peter Oldfield, este şi el făcut prizonier. Se vorbeşte chiar de împuşcarea sa, căci Hitler a ordonat o asemenea măsură pentru membrii comandourilor ce operează în spatele liniilor, dar Oldfield este rănit şi un medic militar german îl ascunde într-un spital din Tripoli. În fapt, Rommel

şi Afrika Korps refuză să aplice ordinele Berlinului privind executarea membrilor comandourilor.

În cele din urmă, doar trei ofiţeri din escadronul B, Gordon Alston, Wilfred Thesiger şi locotenentul francez Martin, rămîn în acţiune la începutul lui ianuarie 1943. Hore-Ruthven a fost ucis, iar restul sînt prizonieri.

Dar supravieţuitorii îşi continuă operaţiile. Pînă în momentul în care, la 5 ianuarie, semnalează prin radio că nu mai au carburant. Primesc atunci ordinul lui Stilling de a se îndrepta spre un nou punct de întîlnire şi de a aştepta acolo sosirea şefului lor. Punctul fixat se afla lîngă Bir Guedaffia, la 65 kilometri în spatele liniilor germane.

În ce priveşte escadronul A al lui „Paddy" Mayne, acesta n-a avut prilejul să acţioneze prea mult timp, căci sectorul său a intrat curînd în zona de ofensivă a Armatei a VIII-a şi statul-major din Cairo a cerut suspendarea oricărei operaţii de sabotaj.

Revenind la rezultatele obţinute de escadronul B, trebuie să remarcăm că, dacă loviturile date inamicului – drumuri şi căi ferate minate, vehicule distruse, linii telefonice şi telegrafice sabotate etc. – sînt cît se poate de apreciabile, pierderile de partea britanică sînt deosebit de ridicate. Chiar prea ridicate vor spune unii, ţinînd seama de mulţimea ofiţerilor, subofiţerilor şi soldaţilor dispăruţi.

Alcătuind bilanţul acestei suite de operaţiuni, Stirling va scrie:

„În practică, operaţia s-a desfăşurat cu mult succes în regiunea Bouerat şi la est de acest oraş. La nord de uedul Zem-Zem, lucrurile s-au arătat a fi mult mai dificile, ca urmare a densităţii populaţiei, şi patrulele SAS, deşi au marcat numeroase puncte la început, au fost în cea mai mare parte respinse sau capturate după trei săptămîni. Totuşi, incontestabil am reuşit să oprim transporturile inamicului, pe timp de noapte, o perioadă considerabilă, constrîngînd astfel adversarul să acţioneze ziua şi să furnizeze celor din RAF obiective excelente".

O altă explicaţie evidentă pentru pierderile suferite de eseadronul B rezidă în faptul că era alcătuit, cum s-a văzut,

în mare majoritate din recruți. Se poate remarca, de altfel, că din cei trei ofițeri supraviețuitori, doi – Alston şi Martin – fac parte dintre veterani. Pe de altă parte, singurul scăpat teafăr din patrula lui Hore-Ruthven este vechea noastră cunoştință caporalul Seekings, devenit între timp sergent, care a reuşit să ajungă la liniile britanice pe jos, traversînd deşertul.

Ultimul factor ce poate fi evidențiat este absența lui Stirling însuşi, chemat de statul-major împotriva voinței sale. Acesta este îndeosebi punctul de vedere al lui Arthur Swinson, care subliniază cît de mult au lipsit pe terenul de acțiune „geniul" locotenent-colonelului, imaginația sa, curajul şi simțul său de improvizație.

XX

Armata a VIII-a britanică şi-a continuat înaintarea ajungînd, la 25 decembrie, la Sirta. Noul său asalt, destinat să cucerească Bouerat, apoi să se îndrepte spre Tripoli şi mai departe spre Tunisia, este prevăzut pentru 15 ianuarie. Scopul este de a zdrobi definitiv Afrika Korps a lui Rommel efectuînd joncțiunea cu forțele anglo-americane care acționează în Africa de Nord franceză de la debarcarea din 8 noiembrie şi mai ales cu Armata I britanică. În cadrul acesteia figurează şi Regimentul 2 SAS, comandat de William Stirling, fratele lui David. Una din cele patru operațiuni prevăzute de acesta din urmă aproape dobîndea aspectul unei întîlniri de familie.

Cele patru operațiuni sînt următoarele:

— un grup va organiza un raid de diversiune la vest de Tripoli în timp ce Armata VIII va mărşălui spre oraş, în scopul împiedicării la maximum a evacuării oraşului de către forțele inamice;

— un grup se va îndrepta spre marele drum de coastă tunisian, între Gabès şi Sfax, pentru a-l mina şi a compromite circulația pe axa de aprovizionare esențială pentru Afrika Korps;

— un al treilea grup se va aşeza în imediata apropiere a liniei „Mareth”, linie de apărare pe care Rommel contează să o utilizeze la sud de Gabès, şi să efectueze o muncă de recunoaştere urgentă;

— un al patrulea grup, comandat de Stirling însuşi, va încerca să ocolească linia „Mareth”, să urce apoi spre nordul Tunisiei şi să fie prima unitate din Armata VIII care să facă joncțiunea cu Armata I.

Stirling n-a ascuns niciodată că, acționînd în acest fel, avea gînduri tăinuite foarte precise. Acum, cînd există două regimente SAS, scopul său este să formeze în mod oficial o brigadă SAS, încît consideră că întîlnirea celor două regimente în Tunisia poate grăbi considerabil procesul.

El pleacă de la Kabrit la 10 ianuarie, spre locul de întîlnire de la Bir Guedaffia, unde îl aşteaptă Alton, Martin şi Thesiger, precum şi trei patrule franceze sub ordinele căpitanului Jordan. Acest grup se va ocupa cu raidurile de sabotaj dintre Gabès şi Sfax.

Stirling, care a venit împreună cu navigatorul său Mike Sadler, inevitabilul sergent Cooper – Seekings încă nu s-a întors la bază – şi un tînăr şi strălucit ofițer irlandez pe nume McDermott, alipeşte grupului său patrula locotenentului Martin. Formația sa şi cea a lui Jordan trebuie să ajungă, pe căi separate, la un punct de întîlnire din Tunisia, numit Bir Soltane, situat între Medenine şi Kebili, la vreo cincizeci de kilometri de linia „Mareth”.

Acolo, grupurile se vor împărți în trei, Jordan îndreptîndu-se spre drumul de coastă, grupul Alston – Thesiger urmînd să facă recunoaşteri ale lucrărilor de fortificații la linia „Mareth”, iar echipa lui Stirling să urce spre nord.

Pentru a ajunge la Bir Soltane, cele două grupuri de vehicule se îndreaptă mai întîi spre vest, spre Ghadames, fără să întîlnească cel mai neînsemnat obstacol, apoi, de la Ghadames, urcă direct spre nord, în linie dreaptă, către Bir Soltane. Aici însă lucrurile se complică, deoarece itinerarul elaborat de Sadler îi constrînge să traverseze marginea estică a Marelui Erg Saharian, teren pe care Stirling îl găseşte chiar

mai anevoios decît Marea Mare de Nisip.

Între timp sosesc ştirile: Armata VIII a cucerit Tripoli şi forțele americane din Tunisia au ajuns la Gafsa. E vremea să se grăbească.

Pentru a ajunge în nord plecînd de la Bir Soltane, LRDG a stabilit două itinerarii posibile. Primul, foarte lung, dar aproape sigur, ocoleşte pe la sud Chott El Djerid, trece prin Tozeur şi urcă din nou spre Gafsa. Celălalt, perfect drept, dar extrem de riscant, trece de-a dreptul între Gabès şi El-Hamma.

Întrucît timpul presează, primul itinerar pare absolut exclus. Trebuie acceptat riscul celui de-al doilea itinerar, cu toate pericolele pe care le prezintă, începînd cu acela de a trece la cîțiva kilometri de concentrările inamice.

Primul pleacă Jordan, împreună cu patrulele conduse de Martin şi Klein, adică în total nouă jeep-uri. Stirling îl urmează după douăzeci şi patru de ore, cu cinci jeep-uri şi patrusprezece oameni, între care un soldat francez din patrula lui Jordan, pe nume Taxis, pe care şi-l alătură datorită bunelor sale cunoştințe de arabă. Alston şi Thesiger rămîn la Bir Soltane să ducă la bun sfîrşit misiunea lor de observare. Este 22 ianuarie 1943.

Încă de la început călătoria lui Jordan se arată agitată şi tragică. Spre orele trei şi jumătate dimineața, în timpul celei de-a doua nopți de înaintare, jeep-urile ajung brusc în fața a trei automitraliere germane postate în lungul drumului. În fața absenței unei reacții inițiale a echipajelor inamice, Jordan se gîndeşte un moment să treacă fără necazuri, dar, ca şi cum germanii s-ar fi trezit brusc din somnolență, ultimul jeep este luat în vizor de blindate şi distrus.

Celorlalte nu le rămîne decît să accelereze şi să dispară. Dar în felul acesta patrula lui Martin va fi separată de grosul trupei şi-i va fi imposibil să restabilească un contact.

O oră mai tîrziu, în apropiere de El-Hamma – şi deci cam în dreptul lui Gabès – se produce o a doua încleştare, cu trei camioane ale inamicului înarmate cu automitraliere. Cele trei camioane sînt distruse, dar un jeep avariat de tirurile

adverse trebuie abandonat, iar altele două se pierd de ceilalți. Jordan rămîne cu trei vehicule. În zori însă el a trecut de partea cea mai periculoasă a traseului şi are în față drumul Gabès-Gafsa.

După ce s-au adăpostit toată ziua şi s-au jucat de-a v-ați ascunselea cu inamicul în timpul nopții, Jordan şi oamenii săi reuşesc să mineze, în noaptea de 25 spre 26 ianuarie calea forată Sfax-Gabès în douăsprezece locuri, scoțînd-o complet din uz. Spre sfîrşitul nopții, pe cînd comandoul trecea la atacarea unor camioane staționate, se ciocneşte de blindate germane. Nu sînt răniți; dar cele trei jeepuri sînt dispersate.

Jordan îşi continuă drumul la bordul jeepului său, cu cei doi oameni rămaşi. În seara lui 28 ianuarie, pe cînd încerca să se refugieze într-un ued secat, este încercuit de o companie italiană înarmată pînă-n dinți şi trebuie să se predea. Se va afla mai tîrziu că echipajele celorlalte două jeep-uri au avut aceeaşi soartă.

Martin şi patrula sa s-au descurcat mai bine. După ce au fost despărțiți de Jordan în urma ciocnirii cu automitralierele germane, ei au reuşit să-şi continue misiunea, făcînd să sară în aer o cale ferată şi minînd un drum. A doua zi, denunțați de arabi, au fost încercuiți de germani dar, în cinci, au reuşit să fugă pe jos şi să ajungă la liniile americane din apropiere de Gafsa.

Grupul lui Stirling a urmat la douăsprezece ore distanță de grupul lui Jordan în trecerea dintre Gabès şi El-Hamma. Acolo va fi, la căderea nopții, survolat şi reperat de două avioane de recunoaştere germane. Stirling hotărăşte atunci să conducă toată noaptea, pentru a încerca să iasă din zona periculoasă pînă în zori. Cu toată lipsa somnului şi în ciuda greutăților unui drum aproape constant întrerupt de albii de ueduri uscate, operațiunea reuşeşte şi, puțin după ivirea zorilor, micul convoi se găseşte în margimea drumului Gabès-Gafsa, pe care circulă vehicule ale inamicului. O acalmie îi permite să străbată acest drum un scurt moment şi să ajungă la treizeci de kilometri mai la nord. Acolo Stirling şi oamenii săi vor descoperi un fund adînc de ued înconjurat

de grote ce par a fi un adăpost ideal.

Comandoul se instalează aici şi Stirling hotărăşte ca a doua zi să încerce să profite de surpriză pentru a organiza un raid-fulger asupra instalaţiilor inamicului de la Sousse. Pînă atunci trebuie să doarmă. Toată lumea este epuizată şi ziua următoare riscă să fie foarte încărcată.

În timp ce Stirling şi McDermott se culcă alături într-una din peşteri, Cooper şi Taxis se instalează în sacii lor de dormit nu departe de intrarea în rîpă. Curînd toată lumea cade într-un somn greu.

Către orele cinci după-amiază, Sadler şi Cooper se trezesc brusc din somn la zgomotul unor cizme. Se ridică în picioare. Pentru a da nas în nas cu doi soldaţi germani cu arma pe umăr. Aceştia le fac semne să rămînă pe loc şi se îndepărtează. Îndată ce soldaţii au întors spatele, Sadler, Cooper şi Taxis îşi părăsesc sacii de dormit, escaladează cît pot de repede flancul uedului şi dau peste o strungă mică în care se ascund, cu inima bătîndu-le. Sadler distruge în grabă un cod pe care-l păstrase asupra sa; începe o aşteptare plină de nelinişte. Germanii trec de mai multe ori prin apropiere, examinînd fundul uedului, trăgînd din cînd în cînd cîte un foc sau lansînd cîte o grenadă. La căderea nopţii se decid să plece, cu coada între picioare.

Atunci, fără provizii, fără apă, fără arme şi busolă, cei trei bărbaţi încep un lung marş care va dura patru zile.

Marşul acesta va fi marcat de mai multe întîlniri cu arabi cu atitudini foarte diferite. Primii peste care dau caută să-i jupoaie de puţinul pe care-l mai au şi să-i lapideze, rănindu-l pe Cooper la frunte. Alţii, în schimb, le dau apă şi curmale care să le ajungă pînă la un oraş ocupat de trupele franceze. De acolo, ei sînt conduşi la Gafsa, unde americanii, după ce i-au primit cu cele mai vii bănuieli, sfîrşesc prin a-i identifica drept elemente autentice din Armata VIII britanică. Aceeaşi aventură s-a petrecut şi cu Martin şi oamenii săi, bănuiţi de americani la început de a fi italieni deghizaţi.

În peştera lor, Stirling şi McDermott au, din nefericire, mai puţin noroc. Cînd s-au trezit, aveau un revolver „Lüger” îndreptat spre ei de un mic ofiţer neamţ cu aerul foarte

agitat. Vor şti mai tîrziu că era ofiţer dentist care dăduse întîmplător peste această remarcabilă pradă.

Ieşind din peşteră, tot sub ameninţarea pistolului, cei doi britanici constată că rîpa este complet încercuită de numeroşi soldaţi, cu mitraliera gata să tragă. Pentru moment, cel puţin, nu-i nimic de făcut.

Stirling şi McDermott sînt perchiziţionaţi minuţios, dar germanii nu găsesc nici busola ascunsă în nasturele vestei, nici harta pe mătase cusută în căptuşeală. În timp ce compania – este vorba de o subunitate anticomando special venită din Germania, care se antrena în ued – caută de zor în rîpă, Stirling şi McDermott aşteaptă, păziţi îndeaproape.

După vreo două ore, sînt urcaţi într-un camion care-i duce într-un fel de depozit transformat în local militar.

Acolo, după cîteva busculade, unul din paznicii lor îi anunţă amabil că vor fi împuşcaţi ca sabotori „pentru a da un exemplu". Dar Stirling ştie prea bine atitudinea celor din Afrika Korps în această privinţă pentru a fi într-adevăr neliniştit.

Noaptea şi ziua următoare trec fără cea mai mică posibilitate de evadare: în permanenţă, zece paznici înarmaţi îi supraveghează pe cei doi prizonieri, aşezaţi pe păturile lor pe cimentul depozitului. Cînd cer să-şi satisfacă nevoile fireşti, fiecare este escortat afară de trei paznici, cu puşca în mînă. Stirling consideră că este, totuşi, singurul prilej de care ar putea profita.

Discutînd pe şoptite cu McDermott, el îşi pune la punct planul. Cînd noaptea va cădea de-a binelea, el se va cere afară. Odată acolo, va încerca să-şi păcălească paznicii şi să fugă în întuneric scoţînd un strigăt. La acest semnal, McDermott, care va sta lîngă uşă, va încerca şi el să fugă.

Oricît de nebunesc ar părea, planul funcţionează. Dus afară în noapte, Stirling cere un foc paznicului cel mai apropiat, care îşi trece un moment arma dintr-o mînă în cealaltă, să caute chibriturile. Şeful SAS o ia atunci la fugă – scoţînd un urlet menit să-l anunţe pe tovarăşul său. Se trage asupra sa, dar nu este atins. În timpul acesta, McDermott reuşeşte şi el să fugă. Cei doi nu se vor mai regăsi.

Stirling merge toată noaptea, încercînd să ajungă la Bir Soltane, la vreo 75 de kilometri de acolo, după estimările sale. Pînă în zori, el parcurge peste douăzeci de kilometri.

Apoi, el reuşeşte să facă o haltă într-o fermă arabă, al cărei proprietar vorbeşte, printr-un noroc, engleza, îi detestă pe germani şi a mai avut prilejul să ajute aviatori aliați. Stirling se poate restabili cum trebuie, dormind toată ziua într-un hambar.

Cînd se lasă noaptea, pleacă la drum, dar fermierul arab i-a spus că un aerodrom german se găseşte în apropiere şi şeful SAS nu rezistă tentației de a merge într-acolo să arunce o privire în vederea unui eventual raid. Pierde în felul acesta o oră bună de drum. Merge totuşi toată noaptea şi, în zori, se instalează să doarmă într-o mică rîpă. Este trezit după-amiaza de un tînăr arab care îi propune să-l conducă la un izvor. Stirling îl urmează – pentru a se găsi subit înconjurat de soldați italieni înarmați. Se aflau în jurul lui cam cît ar fi încăput în cinci camioane. Nici o şansă să poată scăpa. Stirling are doar consolarea de a-l fi doborît în treacăt pe arabul care l-a predat pentru recompensa oferită de italieni oricui predă un prizonier aliat.

De această dată, spre deosebire de precedenta, paznicii săi nu riscă nimic. Stirling este dus la El-Hamma, apoi la statul major şi în cele din urmă urcat într-un avion cu destinația Italia.

Trimis într-un lagăr italian, el va evada de patru ori, dar de fiecare dată va fi prins, trădat de înălțimea sa. Încăpățînarea cu care îşi caută libertate va face să fie expediat în celebra fortăreață germană de la Colditz, unde sînt duşi prizonierii aliați considerați foarte periculoşi.

Aflînd că Stirling a fost făcut prizonier, Rommel notase în jurnalul său:

„Britanicii pierd astfel pe atît de remarcabilul şi inteligentul şef al comandoului deşertului care ne-a făcut mai mult rău decît oricare altă unitate de o forță egală".

XXI

Prinderea lui Stirling înseamnă incontestabil o lovitură teribilă pentru cei din SAS, dar operațiunile în curs continuă: raidul la Tripoli, sabotaje diverse ale liniilor de comunicație şi mai ales ale căilor ferate. Pînă şi statul-major al Armatei VIII are uneori surprize. Deoarece înaintarea britanică se desfăşoară fără probleme, amintitul stat-major trimite într-o zi unui comando SAS ordinul să înceteze orice distrugere a căii ferate Tobruk – Tripoli – Tunisia, întrucît va putea servi foarte curînd chiar propriilor forțe. Răspunsul este următorul: „Dezolați. Calea ferată distrusă în trei locuri. N-am putut rezista".

LRDG nu este nici el inactiv. În lunile ianuarie şi februarie 1943, are grijă să exploreze deşertul sud-tunisian pentru a repera şi a pregăti itinerarii permanente în vederea ocolirii şi depăşirii liniei „Mareth". Iar la 19 martie, acest grup ghidează divizia neo-zeelandeză care serveşte de vîrf de lance al operației prin care Rommel este constrîns să abandoneze linia sa de apărare, apoi după cîteva zile, să evacueze Gabès şi să se retragă spre nord. LRDG este chemat atunci în Egipt: îşi îndeplinise ultima misiune. Luptele se vor desfăşura de acum înainte în „Tunisia fertilă" şi războiul deşertului se încheiase. „Armata particulară" a lui Bagnold, Prendergast şi Kennedy Shaw, aliata şi complicea veşnică a SAS, va intra în umbră, cu îndatorirea îndeplinită.

Montgomery îi scrie lui Guy Prendergast:

„Dragul meu Prendergast,

Aş vrea să ştii cît de mult apreciez excelenta muncă făcută de patrulele dv şi de Special Air Service în recunoaşterea teritoriului de la sud de Gabès… Transmiteți mulțumirile mele tuturor celor interesați, cît şi urările cele mai bune Armatei VIII".

La 13 mai 1943 este sfîrşitul oficial al campaniei din Tunisia. Forțele Axei au fost definitiv respinse din Africa de Nord. Regimentul I SAS, la comanda căruia a trecut în mod firesc, după prinderea lui Stirling, „Paddy" Mayne, se

desfiinţează, la ordinele statuiui-major. Soldaţii francezi din SAS sînt retraşi pentru a se constitui în nuclee ale noilor regimente în formare. „Batalionul sacru” grec pleacă şi el, iar Special Boat Section redevine independent sub ordinele lui Jellicoe. Cît despre soldaţii SAS britanici „de origine”, aceştia vor constitui Special Raiding Squadron *, din 250 oameni, în continuare sub comanda lui „Paddy” Mayne.

Dar, înainte de sfîrşitul anului, regimentul I SAS va revedea lumina zilei, cu Mayne drept colonel [1]. La sfîrşitul războiului vor exista patru regimente SAS angajate în luptă – două britanice şi două franceze – cît şi un batalion belgian. Regimentul I va termina luptele sub ordinele lui Mayne. William Stirling va renunţa la comanda Regimentului 2 în urma unor divergenţe de opinii cu statul-major – în mod clar o caracteristică a familiei – şi va fi în cele din urmă înlocuit de Brian Franks.

În 1945, după încheierea războiului în Extremul Orient, unităţile SAS sînt desfinţate în Marea Britanie. Vor renaşte mai întîi sub forma unei unităţi teritoriale, apoi, în 1952, sub cea a unei unităţi active. Acum în Marea Britanie există un regiment SAS activ şi două în rezervă. Regimentul activ al lui Special Air Service este în principiu pregătit să intervină în orice moment în orice punct al lumii – şi efectiv a intervenit, după 1952, în Borneo, în Arabia de Sud şi mai recent în Irlanda de Nord.

---

* Escadromul special pentru razii (engl.).

[1] Mayne va sfîrşi războiul în fruntea regimentului, cu „Distinguished Service Order” cu trei barete, fapt excepţional. Va muri într-un accident de automobil, după război.

ANEXE

ALCĂTUIREA LUI *SPECIAL AIR SERVICE* (SAS) SUB COMANDA LUI DAVID STIRLING

Iulie 1941

„Detaşamentul L"; şase ofiţeri şi şaizeci de subofiţeri şi soldaţi. Comandant: căpitanul David Stirling. Adjunct: locotenent Lewes.

Ianuarie 1942

Unsprezece ofiţeri şi o sută de subofiţeri şi soldaţi. Comandant: maiorul David Stirling. Adjunct: căpitanul Mayne. Efective sporite aproape imediat cu cincizeci de paraşutişti francezi sub ordinele căpitanului Bergé.

August 1942

Douăzeci de ofiţeri şi două sute cincizeci de subofiţeri şi soldaţi.

Comandament neschimbat.

Septembrie 1942

Regimentul 1 SAS. Efectiv teoretic: 50 ofiţeri, 450 subofiţeri şi soldaţi. Efectiv real: 40 ofiţeri şi 350 subofiţeri şi soldaţi. Divizat în două *escadroane,* A şi B.

Comandant: locotenent-colonel David Stirling. Adjunct: maior Mayne.

Unităţi alipite:

— Batalionul SAS francez: 14 ofiţeri şi 80 soldaţi.
— „Batalionul sacru" grec: 14 ofiţeri şi 100 soldaţi.
— Special Boat Section: 15 ofiţeri şi 40 soldaţi.

PRINCIPALELE OPERAŢII ALE *SPECIAL AIR SERVICE* ÎN TIMPUL CAMPANIILOR DIN EGIPT, DIN LIBIA ŞI DIN TUNISIA

17 noiembrie 1941

Tentativă de raid aeropurtat pe cinci aerodromuri din sectorul Tmimi – Gazala. Eşec datorat condiţiilor atmosferice, un vînt violent dispersînd echipele în timpul paraşutării şi împiedicînd regruparea la sol.

21 – 24 decembrie 1941

Raiduri aproape simultane pe aerodromurile de la Sirta, Tamit, El Agheïla şi Agedabia. Primele mari succese ale SAS: dacă Stirling eşuează la Sirta, Mayne distruge douăzeci şi şapte de avioane la Tamit, Lewes un întreg parc auto lîngă El-Agheïla, iar Fraser treizeci şi şapte de avioane la Agedabia.

24 – 25 decembrie *1941*

Noi raiduri la Sirta, unde Stirling distruge vehicule ale inamicului, la Tamit, unde Mayne nimiceşte toate avioanele aduse pentru a le înlocui pe cele scoase din uz mai înainte. Fraser nu găseşte nimic de distrus la Marble Arch, iar Lewes este ucis pe drumul spre Nofilia.

17 – 25 ianuarie 1942

Raid la Bouerat. Distrugerea unor foarte importante depozite de carburant, a unor vehicule şi a staţiei de radio.

Martie 1942

Prima recunoaştere făcută de Stirling la Benghazi. Raid al lui Mayne pe aerodromul din Derna, unde distruge cincisprezece avioane şi un stoc de torpile.

15 – 21 mai 1942

A doua recunoaştere la Benghazi.

6 – 13 iunie 1942

Tentativă a francezilor condusă de locotenentul Jordan pe două aerodromuri de la Derna şi pe cel de la Martuba. Eşec în urma unei trădări. În acest timp, Stirling distruge cinci avioane, hangarele şi vreo patruzeci de motoare pe aerodromul de la Benida. Pe unul din aerodromurile de la Berka, Mayne aruncă în aer un rezervor de carburant, iar aspirantul francez Zirnheld distruge unsprezece avioane pe celălalt aerodrom. La Barce, francezul Jacquier aruncă în aer rezervele de carburant.

Iunie 1942

Raid dus de Bergé şi Jellicoe în Creta. Comandoul, debarcat de un submarin, distruge douăzeci şi unu de avioane pe aerodromul de la Heraclion, dar, trădat, este capturat de inamic; nu scapă

decît două persoane.

7 – 8 iulie 1942

Raid al lui Stirling şi Mayne pe aerodromul de la Baggush: treizeci şi patru de avioane sînt distruse cu bombe incendiare, apoi cu mitralierele. Raid al lui Jordan şi Fraser pe aerodromul de la Fouka: patrusprezece avioane nimicite. Treizeci şi trei de camioane sînt de asemenea distruse în acea noapte.

27 iulie 1942

Raid în jeep-uri pe aerodromul de la Fouka: cincisprezece avioane distruse cu mitraliera şi douăsprezece avariate.

13 septembrie 1942

Operaţiunea „Snowdrop" la Benghazi, impusă de statul-major cu toată împotrivirea lui Stirling. Eşec.

Octombrie 1942

Operaţii ale *escadronului* A al SAS, aflat sub ordinele lui Mayne, în sectorul cuprins între El-Alamein şi Bouerat.

Noiembrie 1942 – ianuarie 1943

Operaţiuni ale *escadronului* B în sectorul de dincolo de Bouerat.

Ianuarie – mai 1943

Operaţii în Tunisia.

TABLOU CRONOLOGIC AL CAMPANIILOR DIN EGIPT, DIN LIBIA ŞI DIN TUNISIA ÎN TIMPUL CELUI DE-AL DOILEA RĂZBOI MONDIAL

2 august 1939

Generalul sir Archibald Wavell preia funcţia de comandant şef al forţelor terestre britanice din Egipt, Sudan, Palestina, Transiordania şi Cipru.

3 septembrie 1939

Declaraţie de război. Comandamentul lui Wavell îşi extinde competenţa asupra Somaliei britanice, Aden, Irak şi teritoriile

Golfului Persic.

6 septembrie 1939

Egiptul, teoretic independent, dar legat de Marea Britanie printr-un tratat ce garanta forțelor britanice libera folosire a bazelor situate pe solul său, rupe relațiile cu Germania.

10 mai 1940

Începutul ofensivei germane care va duce la căderea Franței, Belgiei şi Olandei. În Marea Britanie, Winston Churchill devine prim-ministru, înlocuindu-l pe Neville Chamberlain, şi formează un guvern de coaliție, „cabinetul de război”.

7 iunie 1940

Generalul Richard O'Connor este numit, la Cairo, comandant al „Armatei deşertului occidental”, cu misiunea de a proteja Egiptul.

10 iunie 1940

Italia, care ocupă Libia, vecină cu Egiptul, declară război Franței şi Marii Britanii.

Iunie – iulie 1940

Ciocniri între forțele britanice şi italiene în lungul frontierei egipteano-libiană.

3 august 1940

Italia invadează Somalia britanică

13 septembrie 1940

Se declanşează ofensiva armatei italiene comandată de mareşalul Graziani, care pătrunde în Egipt.

18 septembrie 1940

Italienii ocupă Sidi-Barrani, dar înaintarea lor este oprită.

9 decembrie 1940

Operația „Compass”. Se declanşează, sub comanda generalului Wavell, o contraofensivă britanică, în urma căreia sînt recucerite Sidi-Barrani la 11 decembrie şi Solloum la 17 decembrie; italienii sînt alungați din Egipt.

22 ianuarie 1941
Cucerirea Tobrukului, port-cheie al Libiei, de către britanici.

30 ianuarie 1941
Britanicii cuceresc Derna.

6 februarie 1941
Britanicii cuceresc Benghazi.

10 februarie 1941
În fața dezastrului italian, Mussolini accepta oferta lui Hitler de a trimite o divizie blindată germană în Libia.

12 februarie 1941
Generalul Erwin Rommel, virtuoz al „blitz-krieg"-ului, promovat la comanda lui Afrika Korps, soseşte la Tripoli.

14 februarie 1941
Debarcarea în Libia a primelor elemente din Afrika Korps. *1 martie 1941*
Detaşamentul Forțelor franceze libere, comandat de Leclerc, cucereşte Koufra, în sudul Libiei.

24 martie 1941
Prima ofensivă fulger a lui Afrika Korps, care cucereşte EI-Agheïla.

31 martie 1941
Trupele lui Rommel străpung pozițiile britanice de la Mersa Brega.

4 aprilie 1941
Germanii cuceresc Benghazi.

7 aprilie 1941
Generalul O'Connor este făcut prizonier.

8 aprilie 1941
Afrika Korps cucereşte Derna.

15 aprilie 1941

Germanii pătrund în teritoriul egiptean prin defileul Halfaya. În spatele lor, garnizoana de la Tobruk, asediată, continuă să reziste.

28 *aprilie 1941*

Trupele lui Rommel cuceresc Solloum, în Egipt.

15 mai 1941

Wavell lansează operația „Brevity”, recucereşte Solloum şi îi respinge pe germani, pînă la frontieră.

27 mai 1941

Rommel ocupă din nou defileul Halfaya.

14 iunie 1941

Wavell lansează operația „Battleaxe”, vizînd să degajeze Tobruk-ul, în continuare asediat, dar ofensiva este curînd oprită.

21 iunie 1941

Înlocuirea lui Wavell cu Auchinleck în calitate de comandant şef al forțelor britanice din Orientul Mijlociu.

18 noiembrie 1941

Ofensiva britanică „Crusader”, tot în direcția Tobruk.

25 noiembrie 1941

Coloana britanică a generalului Reid cucereşte oaza de la Jalo.

7 *Decembrie 1941*

Trupele lui Rommel sînt respinse pe linia Gazala. Atacul de la Pearl-Harbor.

11 decembrie 1941

Germania şi Italia, legale de Japonia, declară război Stantelor Unite.

16 – 17 decembrie 1941

Trupele lui Rommel se repliază la Agedabia şi El-Agheïla.

21 ianuarie 1942

Rommel reia ofensiva.

29 ianuarie 1942
Afrika Korps recucereşte Benghazi şi îi respinge pe britanici la Gazala.

26 mai 1942
Noua ofensivă a lui Rommel, un moment blocată la Gazala.

21 iunie 1942
Reluarea ofensivei lui Afrika Korps care cucereşte Tobruk şi pătrunde în Egipt.

29 iunie 1942
Trupele lui Rommel cuceresc Mersa-Matruh. Britanicii continuă să se retragă.

1 iulie 1942
Germanii ajung la El-Alamein, unde frontul se stabilizează.

August 1942
Auchinleck este înlocuit cu Alexander la comanda forțelor britanice din Orientul Mijlociu, iar Ritchie de către Montgomery, în fruntea Armatei VIII britanică.

31 august 1942
Trupele lui Rommel trec din nou la atac la El-Alamein, dar nu reuşesc să-i copleşească pe britanici.

23 octombrie 1942
Ofensiva Armatei VIII britanice sub ordinele lui Montgomery şi începutul bătăliei de la El-Alamein.

29 octombrie 1942
Montgomery, victorios, decide să lanseze ofensiva „Supercharge".

4 noiembrie 1942
Începutul retragerii lui Afrika Korps.

8 noiembrie 1942

Debarcarea americană în Africa de Nord franceză.

16 noiembrie 1942

Rommel pierde Tobruk-ul, după Mersa-Matruh şi Sidi-Barrani, mai apoi pierde Derna şi Benghazi.

25 decembrie 1942

Armata britanică, care şi-a reluat înaintarea, obligă Afrika Korps să se retragă şi cucereşte Sirta.

15 ianuarie 1943

Noua înaintare britanică în direcţia Tripoli, apoi din sudul tunisian.

19 martie 1943

Depăşirea liniei Mareth, în Tunisia, de elementele înaintate britanice.

13 mai 1943

Sfîrşitul campaniei din Tunisia.